CUADERNOS historia 16

Sevilla y el comercio de Indias

Manuel Ballesteros



152

175 ptas

CUADERNOS historia 16

101: El mito de El Dorado. • 102: El Califato de Córdoba. • 103: Las legiones romanas. • 104: Las guerras del opio. • 105: Los monasterios medievales. • 106: Las Olimpiadas. • 107: Las multinacionales en América Latina. • 108: La Inquisición en España. • 109: Las nuevas fronteras. • 110: La España de Santa Teresa de Jesús. • 111: Vida cotidiana en Roma (1). • 112: Vida cotidiana en Roma (2). • 113: Mapa étnico de América. • 114: De Indochina a Vietnam. • 115: Los caballeros medievales. • 116: Los viajes de Colón. • 117: El trabajo en el Egipto antiguo. • 118: La España de Espartero. • 119: La Inglaterra victoriana. • 120: Pestes y catástrofes medievales. • 121: Los afrancesados. • 122: España en el Pacífico. • 123: Comercio y esclavitud. • 124: De Lenin a Stalin. • 125: La Reforma en Inglaterra. • 126: El sufragio universal. • 127: Mitos y ritos del mundo clásico. • 128: Los campesinos medievales. • 129: Vida cotidiana en el Siglo de Oro (1). • 130: Vida cotidiana en el Siglo de Oro (2). • 131: Los movimientos ecologistas. • 132: La Semana Trágica. • 133: Sudáfrica. • 134: La pena de muerte. • 135: La explotación agrícola en América. • 136: Templos y sacerdotes en Egipto. • 137: La primera revolución agrícola del XVIII. • 138: La esclavitud en el mundo antiguo. • 139: Descubrimientos y descubridores. • 140: Las Cruzadas. • 141: Pericles y su época. • 142: Antiguos comerciantes del Mediterráneo. • 143: Conquista y colonización de Valencia. • 144: La ciencia en la España musulmana. • 145: Metternich y su época. • 146: El sistema latifundista en Roma. • 147: Los Incas. • 148: El conde duque de Olivares. • 149: Napoleón Bonaparte (1). • 150: Napoleón Bonaparte (2). • 151: El cristianismo en Roma. • 152: Sevilla y el comercio de Indias. • 153: Las reducciones jesuíticas en América. • 154: Carlomagno (1). • 155: Carlomagno (2). • 156: Filipinas. • 157: El anarquismo. • 158: Conflictos sociales en la Edad Media. • 159: La trata de negros. • 160: Felipe V y Cataluña. • 161: El imperio turco. • 162: La visión de los vencidos en América. • 163: El sufragio y movimientos feministas. • 164: La I República española. • 165: Africa. Explotadores y explotados. • 166: Puertos comerciales en la Edad Media. • 167: Calvino y Lutero. • 168: La Institución Libre de Enseñanza. • 169: Adiós a la esclavitud. • 170: Cantonalismo y federalismo. • 171: La Toledo de Alfonso X. • 172: La «hueste» indiana. • 173: El movimiento obrero. • 174: Los pronunciamientos. • 175: El nacimiento de las Universidades. • 176: Nasser y el panarabismo. • 177: La religión azteca. • 178: La Revolución Francesa (1). • 179: La Revolución Francesa (2). • 180: La Revolución Francesa (3). • 181: Líbano, el conflicto inacabable. • 182: Los campesinos del siglo XVI. • 183: La Armada Invencible. • 184: La revolución de 1848. • 185: José Bonaparte. • 186: La ruta comercial del Camino de Santiago. • 187: Australia. • 188: El caciquismo en España. • 189: La colonización romana en Andalucía. • 190: Pedro I el Cruel. • 191: El Egipto de Ramsés II. • 192: La emigración a las Indias. • 193: La vida cotidiana en la Edad Media. • 194: Luchas sociales en la antigua Roma. • 195: El canal de Panamá. • 196: Las Universidades renacentistas. • 197: España y la Primera Guerra Mundial. • 198: Los bárbaros en el Imperio Romano. • 199: La España de Carlos III. • 200: Los palestinos.

historia 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

PRESIDENTE: Juan Tomás de Salas.

VICEPRESIDENTE: César Pontvianne.

DIRECTOR GENERAL: Alfonso de Salas.

DIRECTOR DE PUBLICACIONES: Pedro J. Ramírez.

DIRECTOR: J. David Solar Cubillas.

SUBDIRECTOR: Javier Villalba.

REDACCION: Isabel Valcárcel y José M.ª Solé Mariño.

SECRETARIA DE REDACCION: Marie Loup Sougez.

CONFECCION: Guillermo Llorente.

FOTOGRAFIA: Juan Manuel Salabert.

CARTOGRAFIA: Julio Gil Pecharromán.

Es una publicación del Grupo 16.

REDACCION Y ADMINISTRACION: Madrid. Hermanos García Noblejas, 41, 6.° 28037 Madrid. Teléfono 407 27 00.

Barcelona: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo. 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.

DIRECTOR GERENTE: José Luis Virumbrales Alonso.

SUSCRIPCIONES: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos 268 04 03 - 02.

DIRECTOR DE PUBLICIDAD: Balbino Fraga.

PUBLICIDAD MADRID: Dolores García. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfono 407 27 00.

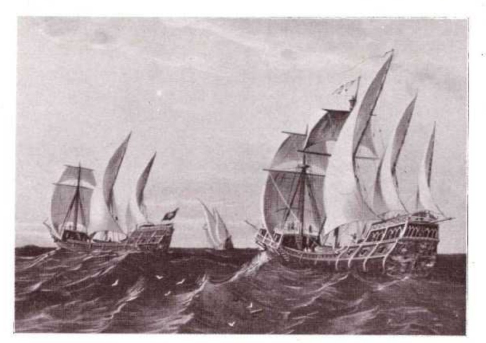
Cataluña: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo. 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.

Zona Norte: Alejandro Vicente. Avenida del Ejército, 11, departamento 54 B. 48014 Bilbao. Teléfono (94) 435 77 86.

IMPRIME: TEMI.

DISTRIBUYE: SGEL. Polígono Industrial. Avenida Valdeparra, s/n. 28000 Alcobendas (Madrid).

ISBN 84-85229-76-2, obra completa.
ISBN 84-85229-77-0, cuadernos.
ISBN 84-7679-096-1. Tomo 16.
Depósito legal: M. 41.536. — 1985.



Las carabelas de Colón, rumbo al Nuevo Mundo

Indice

SEVILLA Y EL COMERCIO DE INDIAS

Por Manuel Ballesteros Gaibrois
Catedrático de Historia de América.
Universidad Complutense de Madrid

Sevilla y el comercio de Indias

Manuel Ballesteros Gaibrois
Catedrático de Historia de América.
Universidad Complutense de Madrid

SEVILLA fue nombrada, durante varios siglos, *Cabecera de las Indias.* ¿Por qué esta denominación que nunca figuró como título de la ciudad en los papeles oficiales? Porque respondía a una realidad. Por Sevilla corría un río humano y económico, que vaciaba a Castilla de hombres, camino de América —las Indias— y llenaba, en una pleamar de sentido inverso, de oro y riquezas a Europa, al tiempo que hacía llegar hasta las viejas ciudades medievales de Castilla, de Aragón, de Provenza, del Rhin y del Danubio, los sabores de desconocidas especias o el alimento de tubérculos altamente nutritivos, como la *papa* o patata, y granos dorados, molturables, del indiano maíz. Por eso, y por lo que vamos a conocer en estas páginas, Sevilla fue denominada *Cabecera* de los inmensos territorios, que desde 1492 en adelante se habían ido descubriendo y posteriormente conquistando e incorporando a la Corona española.

Injusto y antihistórico sería afirmar, o pensar, que sólo por razón de las Indias Sevilla iba a ser una espléndida ciudad, rica, multicolor y cosmopolita, en la que se mezclaban aventureros, truhanes, serios comerciantes italianos y flamencos y un enjambre de covachuelistas, administrativos, clérigos, pícaros intrigantes y misioneros de las principales órdenes, en espera de embarco para su cometido evangelizador. Sí, todo esto fue la Sevilla de los siglos XVI y XVII, pero era ya entonces ciudad importante, rica y bella y habitada por gentes variadas y de extrañas procedencias, pudiendo decirse lo contrario, que fue por su rancia tradición de grandeza que se situó en ella la Cabecera indiana.

Geopolítica de un gran río y elogio de Sevilla

Las poblaciones en general, en todo momento de la Historia, incluso en el presente, buscan las corrientes fluviales, porque éstas garantizan, en primer lugar, el abastecimiento de agua y en segundo porque en sus márgenes suele crecer la vegetación, el arbolado y hay posibilidades de caza. Así fue en un comienzo, cuando al que luego los árabes llamarían el río de Kebir —Guad-al-Kebir— era una arteria pletórica, de un poderoso caudal en su corriente. Por eso ya los hombres del neolítico establecieron en sus márgenes los poblados de los primeros plantadores. Aunque se afirma que la navegación fue una conquista posterior de la Humanidad, esta idea se refiere más a los mares que a los ríos, que desde mucho antes servían de vías de comunicación por medio de balsas o almadías. Quizá lo difícil era remontar la corriente. Así surgió, entre varios brazos del Gran Río, la primitiva población de la futura Sevilla.

Con el paso del tiempo, en los siglos anteriores a la era cristiana, llegaron a la desembocadura del río pueblos industriosos, que se establecieron en las márgenes del curso medio e inferior de él, llegando a poseer una organización social, bajo régulos o monarcas, y una riqueza minera que atraía a los pueblos del Mediterráneo y que dio vida a núcleos urbanos más amplios, como Carmona y Sevilla. Este pueblo, el del reino enigmático de Tartessos, atrajo la atención de los cartagineses y produjo su ruina. Pero las riquezas han atraído siempre a los pueblos colonialistas, y en el siglo III a. C. Roma busca fuera de la península itálica tierras explotables, para hacerlas suyas, aunque estuvieran ocupadas por sus habitantes autóctonos o por otro pueblo imperialista. Este pueblo imperialista, en el caso del Gran Río, era el cartaginés, al que los romanos derrotan (204 a. C.) en la batalla de Ilipa (Alcalá del Río), expulsándolo. En 203 —nótese, al año siguiente— los romanos fundaban, a la orilla de uno de los brazos del Gran Río, simbólicamente, la villa de *Itálica,* sobre cuyas ruinas se edificó la actual Santiponce, quedando a no mucha distancia *Hispalis,* la futura Sevilla. Seco el brazo del Guadalquivir, Itálica queda algo relegada, e Hispalis será capital indudable de la *Baetica,* provincia ro-

La Torre del Oro y la Giralda, al fondo a la derecha (postal)



mana, recibiendo de César el nombre de *Iulia Rómula*. La navegabilidad del río, hasta más allá de Córdoba, hacía de la futura Sevilla una vía importante de penetración, y de salida de los productos del interior.

Ya en tiempos visigodos Sevilla —que aún no se llama así— es cabeza de sublevación, promovida por el príncipe Hermenegildo, converso al cristianismo, hijo de Leovigildo, que lo vence. Pero no estaba lejos el momento del bautismo definitivo —en cuanto al nombre— de la vieja ciudad. Llegados los mahometanos en 711, ya en 712 se la denomina *Isbiliyya*, y permanecerá en manos musulmanas hasta 1248, en que la conquista Fernando III *el Santo*. Ha sido califal, segunda ciudad del *Al-Andalus*, almohade y taifa, acumulando construcciones, edificios religiosos y administrativos de cinco siglos de dominación árabe. Precisamente la conquista del santo rey Fernando pone de manifiesto la accesibilidad que por el río tiene la que ya se llama Sevilla, pues por él sube, aguas arriba, la flotilla del almirante Ramón Bonifaz, cortando la comunicación entre la capital y el barrio de Triana. La gran ciudad musulmana, donde compusiera delicadas poesías el tirano Mutamid, se hacía cristiana. El antiguo Alcázar moro era completado por Alfonso X, que en él moría, y donde al fin de sus días repasaría el texto de las *Siete Partidas*, sin saber que, pasados los años, serviría de pauta para otros siete libros de las Leyes de Indias.

Sevilla cristiana sigue siendo un emporio, se multiplican sus parroquias y cofradías, y aunque no tiene universidad —que ya llegaría con el Descubrimiento de las Indias a tener una— tiene sabios físicos, o médicos, como el autor de la *Sevillana Medicina*, tan llena de noticias. Las Atarazanas, que construyó Alfonso X, son una promesa de navegaciones, lo que explica en cierto modo que se centrara en Sevilla la organización de las flotas a ultramar.

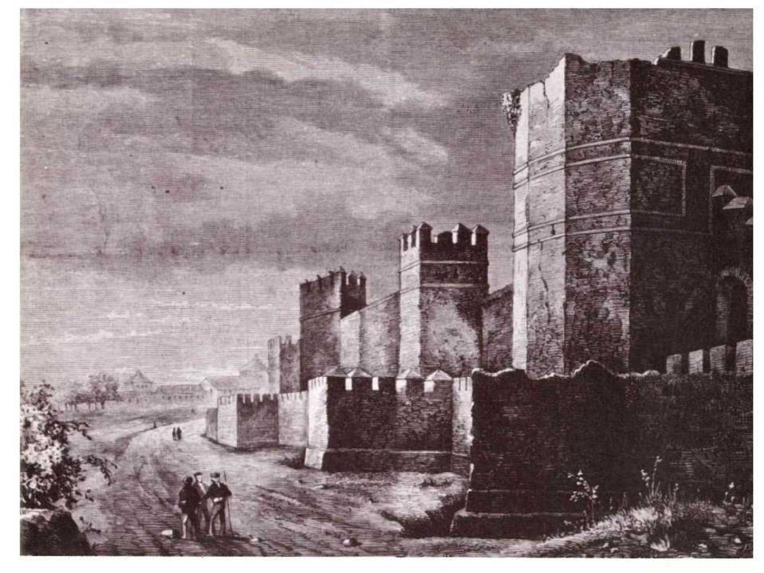
El Guadalquivir, con Sevilla, después de Córdoba, a la que ya no se podía llegar por su corriente, como centro importante, era el tercer río que Castilla aprovechaba para su salida al mar. Desde la vieja Edad Media la aspiración de los estadillos mesetarios —León, Castilla— fue la salida al Atlántico. Primero el Miño dio cauce para la llegada al océano de las gentes galaicas del interior; después fue el Duero, que permitió a Fernando I llegar hasta Lamego; posteriormente debería haber sido el Tajo, pero el crecimiento del condado de Portugal, convertido en reino, frenó esta derivación geopolítica, que continuó por las Extremaduras en busca de una boca hacia los anchos mares. La más importante vía fluvial, como venimos viendo, fue la del Gran Río, pero no menor la del Guadiana, el Tinto y Odiel. Huelva y sus poblaciones cercanas se convirtieron, con el paso de los siglos XIV y XV, en centros de navegaciones atrevidas.

El binomio Sevilla-Huelva constituye la base de las exploraciones castellanas por el Atlántico Medio, contando siempre —como sucede en el mismo Descubrimiento de 1492— con la experiencia y colaboración de cántabros y galaicos. Antes de que los portugueses iniciaran sus arriesgados periplos, costeando el continente africano —lo que sucede en 1414, tras la conquista de Ceuta, como cabeza de puente en Africa—, ya los castellanos ponían pie en las *Islas de Canarias*, o de los canes, con una expedición mixta, que parte de Andalucía, a las órdenes de Jean de Bethencourt, Sieur de la Teinturiére, patrocinada por Enrique III de Castilla.

No era pues una casualidad, sino un imperativo geopolítico de la función del Guadalquivir, lo que haría que, descubiertas las Indias, se instalara en su más importante ciudad ribereña —Sevilla— el peso de todo: la administración, ordenación, inspección, regulación y estudio de las navegaciones indianas, y las misiones relativas al comercio con ellas.

Si a esto añadimos que todos en Castilla consideraban a Sevilla como la más rica ciudad, donde bullían los comerciantes italianos —genoveses, venecianos, toscanos, etc.—, tudescos o alemanes, de las casas banqueras de los Fugger —Fúcares para los españoles— y los Welzer, y flamencos, pues aunque éstos habían comerciado especialmente con los puertos cántabros, se habían sentido también atraídos por el brillo del emporio náutico sevillano. Desde 1503 las razones serían de más peso, ya que a lo que podríamos llamar *peso específico* de Sevilla, se añadía la significación oficial que, como vamos a ver, tenía una institución que organizaba y tramitaba todo lo referente al tráfico indiano. El Guadalquivir, como escribió Carlos Pereyra, se convierte en el más americano de los ríos.

Sevilla, que ya era importante, comercial y urbanamente hablando, poseía cerca de 50.000 habitantes, y sobre la pista de lanzamiento de los descubrimientos y navegaciones, se convertirá en un emporio comparable a Lisboa. Todos ponderan su belleza, las riquezas que permiten nuevas edificaciones, el bullicio y —¡cómo no!— la picaresca que se desarrolla en todas las grandes ciudades. Mo-



Murallas de Sevilla (dibujo de La Ilustración Española y Americana)

rales Padrón, catedrático de la Universidad hispalense (*Sevilla, Canarias y América,* Las Palmas de Gran Canaria, 1970) recoge textos contemporáneos que testimonian la grandeza sevillana en los siglos XVI y XVII, debida por igual al comercio de las Indias y a ser puerto fluvial del Gran Río, a resguardo de enemigos. Repasemos algunos ejemplos de la loa a Sevilla y su esplendor.

Había nacido en Sevilla un año antes del Descubrimiento el escritor Pedro de Medina, por lo que puede decirse que desde su infancia fue testigo y compañero de juegos del crecimiento de la ciudad del Guadalquivir. En su *Libro de la Grandeza de España* —la España que el veía a través de la grandeza sevillana— escribe sobre su ciudad:

En esta ciudad es el trato principal de las Indias de su Majestad. Aquí es la Casa de la Contratación, donde ocurren todos los negocios de Indias; y se despachan por tres jueces oficiales de esta casa; los cuales reciben en ella el oro, la plata, perlas, aljófar y otras riquezas que de las dichas Indias vienen. Aquí han venido y vienen muchas naos cargadas de oro y plata; en que ha venido nao con pastas de oro redondas de a cuatro palmos de longura, y con más de cien vasijas de oro entre tinajas y acetres, y con trece ídolos de oro. Había tinaja de oro que cabía ocho cántaros de agua y ídolo que tenía más de tres palmos de largo. Numeróse el valor de lo que esta nao trujo en más de cuatrocientos cuentos. Ha venido nao que trujo diez y seis carretadas de oro, que se numeró su valor en más de tres cuentos, y nao que trujo quinientas arrobas de plata: y otras muchas naos que han venido y contino vienen con grandes tesoros de aljófar y perlas y otras riquezas, que se han traído y traen, no se pueden numerar.

Si recordamos que *cuentos* en el lenguaje del siglo XVI significaba millones, comprenderemos que el brillo del oro no impedía compatibilizarlo con una contabilidad. Más adelante veremos los cálculos hechos sobre lo que supuso el ingreso de estos tesoros durante varios siglos. Medina sin duda se estaba refiriendo al mayor tesoro que públicamente pasó por Sevilla: el del botín de Cajamarca, que

Hernando Pizarro, en nombre de su hermano, el gobernador de la Nueva Castilla, don Francisco, enviaba como regalo de los conquistadores, aparte del quinto real, a su soberano, el rey-emperador don Carlos.

Ya antes de esto, Juan de Mal-Lara decía que a Sevilla llegaban cinco ríos: *uno de agua, otro de aceite, otro de vino, otro de leche y otro de miel,* refiriéndose a lo que entraba en la urbe procedente de las tierras del interior. La frase hizo fortuna y otro escritor, Alonso de Morgado, en su *Historia de Sevilla,* amplía el número de *afluentes* que engrosaban el caudal del Gran Río en tres más: *azúcar, oro y plata.* Por cierto que el azúcar es uno de los ejemplos más característicos del juego de lanzadera o de vaivén, de entrecruzamiento de elementos de culturas —en este caso agricultura e industria de transformación— de Europa y las Indias. El azúcar, que ya los castellanos habían llevado a las islas Canarias, pasa rápidamente a América, se aclimata y crece en producción de tal modo, que es uno de los artículos de importación más voluminosos que el comercio traía a Europa desde el nuevo mundo, por intermedio de Sevilla.

Otro religioso, sevillano como Medina, Tomás de Mercado, extraordinariamente curioso, que no sólo conoció Sevilla como nativo de ella, sino también las Indias, escribió un libro cuyo título, aunque corresponde al contenido, no es demasiado elocuente sobre lo que el lector va a encontrar en él. Ya que era *Suma de Tratos y Contratos.* Este título sugiere más un pesado estudio de tipo jurídico y contable. Pero no, leamos algunos de sus jugosos párrafos, que nos muestran las circunstancias que ya tenía Sevilla y las que le proporcionarían las Indias:

En Sevilla cuasi todos se inclinan a cultivar la tierra, que es gruesa y fértil para cualesquier mieses, o a tratar en todo género de mercería y ropa menuda y gruesa, hallando en ella gran comodidad y aparejo, lo uno como es puerto de mar Océano por el río Guadalquivir...: por donde se entra y sale a tantos reinos cercanos y remotísimos es la puerta y puerto principal de toda España, a do se descarga lo que viene de Flandes, Francia, Inglaterra, Italia y Venecia; y por el consiguiente de do se provee todo el reino destas cosas que de fueran se traen. A esta causa siempre hubo en ella grandes, ricos y gruesos mercaderes y fue tenida por lugar de negociantes. Pero de sesenta años a esta parte, que se descubrieron las Indias Occidentales se rescreció para ello una gran comodidad y una ocasión tan oportuna, para adquirir grandes riquezas: que combidó y atrajo a algunos de los principales a ser mercaderes viendo en ello pujantísima ganancia.

Hablando del comercio hace algunas reflexiones de índole social, como que los caballeros, que ven enriquecerse a los comerciantes —*tratantes* los llama— se avienen a matrimonios con las familias de éstos, que a su vez se ven convertidos en hidalgos. Y reflexiona que Sevilla —y Andalucía, con ella— era antes del Descubrimiento el fin del mundo conocido, pero que *descubiertas las Indias, es ya como medio (del mundo), por lo cual todo lo mejor y más atinado que hay en las otras partes antiguas, aún en Turquía, viene a ella: para que por aquí se lleven a las nuevas donde tiene todo tan excesivo precio.* Tiene razón el autor y conviene que lo comentemos. En las Indias los productos y manufacturas de la Metrópoli, no sólo por los costos del viaje y ganancia de comerciantes y de intermediarios, sino por la eterna ley de la oferta y la demanda, tenían altísimos precios. Esta es una de las motivaciones del comercio, lo que explica también la celeridad con que en Indias los colonizadores se apresuraron a instalar en ellas fundiciones, telares y todo género de industrias de transformación, para evitarse estos elevadísimos costes.

Mercado añade aún más, considerando a Sevilla *como el centro de todos los mercados del mundo,* y para probarlo en pocas palabras hace una brillante imagen del movimiento portuario sevillano, diciendo que *Los mercaderes despachan naos y urcas con grandísima barbaridad. Y a nadie parezca pesado el término, que es muy blando, si al hecho se mira.*

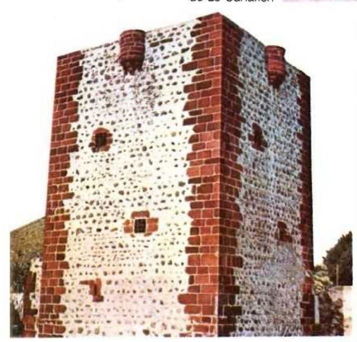
El elogio de Sevilla, puerto del Gran Río y Cabecera de América, podíamos seguirlo con muchos otros autores como veremos al final, incluso lamentos desencantados cuando esta riqueza y función comercial comienzan a decrecer, precisamente, por el traslado de la Casa de Contratación a Cádiz. Morales Padrón nos recuerda que Lope de Vega, en su obra teatral *Servir a señor discreto,* hace un cántico a Sevilla, sobre la espina dorsal de su río:

...del Guadalquivir la orilla./Deja la Torre del Oro,/y aquellos barcos de plata/en que el indio mar desata/su más precioso tesoro./Deja la hermosa Aduana/y la puente que en su orilla,/para alcanzar a Sevilla, sirve de brazo a Triana./Deja sus puertas y hermosos/edificios, y sus muros/altos, del tiempo seguros,/y del agua temeroso./Deja su famosa iglesia/y su templo tan soberano,/que se le rinde el de Ja-

Indígenas de Lanzarote en una ilustración de Le Canarien



El rey de Lanzarote solicita ser bautizado a J. Béthencourt. Ilustración de Le Canarien



Torre del conde de San Sebastián de La Gomera





Bautismo del rey de Lanzarote y algunos de sus súbditos el primer día de Cuaresma de 1403. Ilustración de Le Canarien

no/y la maravilla Efesia./Deja sus plazas, teatros/de grandeza y de sustento,/su Cabildo y Regimiento,/Jurado y Veinticuatros./Deja su insigne Alameda/su diversidad de calles,/sus hermosuras, sus talles,/donde con envidia queda/toda Europa...

Conviene que dejemos a Sevilla a lo largo de algunas páginas, porque si hemos puesto atención en la función que comienza a tener su puerto fluvial en el tráfico y trato de las Indias, es porque se han creado unas necesidades, sobre premisas muy antiguas, que nos obligan a tomar el hilo desde muy lejos, para poder calibrar cómo el comercio de las Indias y el protagonismo sevillano son la consecuencia de un proceso muy anterior, por concatenación de infinitos factores, que estudiamos a continuación.

El mar, el comercio, las exploraciones

Existe en el proceso de la Historia una relación muy sutil entre lo que los hombres, en conjunto, van haciendo y el cambio de los tiempos, hasta el punto de que las culturas pasan insensiblemente de una etapa a otra, siempre ampliando las posibilidades de vida y afirmando lo que llamamos progreso, perfilándose las edades históricas, o sea, que los modos del quehacer humano varían y con ello las culturas van siendo diferentes.

El hombre poco a poco vence aquello que a primera vista aparece irreversible, como que se pueda *andar* sobre el agua. Pero el don de observación —que no se crea que se ha desarrollado al paso de los tiempos, sino que es cualidad innata del hombre— pronto mostró que una piedra se hunde en el agua y que, sin embargo, un tronco de árbol flota. De este modo, en diversos lugares del mundo, se inventó la navegación, con formas diferentes para cada pueblo, ya fueran las largas embarcaciones del Nilo o las *canoas* de los indios antillanos, las balsas de maderos atados unos con otros, etcétera. No fue un invento nacido en un lugar preciso desde el que se difundió, sino una coincidencia con resultados casi idénticos, en diversos momentos de diferentes pueblos. Tenemos así, en pocas palabras, los orígenes de la navegación, de su desarrollo nos ocuparemos un poco más adelante.

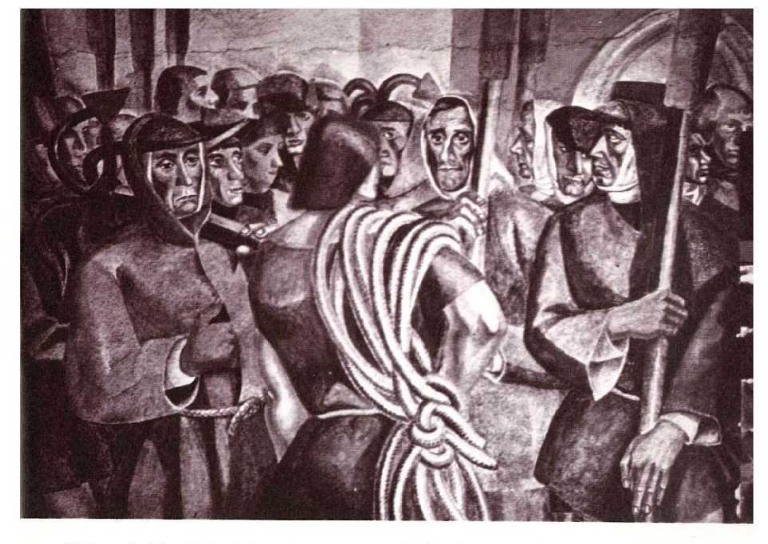
Generalmente las economías más sencillas —por no decir primitivas— son de lo que se ha calificado de *subsistencia* y se sustentan, tanto para la alimentación como para la industria de instrumentos y armas, de los elementos del medio en que viven. Pero muchas veces las pequeñas sociedades humanas, ya sean de cazadores o de plantadores, tienen que desplazarse del medio en que han vivido algún tiempo, porque les falta la *materia prima* para su subsistencia, por agotamiento de las tierras cultivables o porque la caza se extingue, o se desplaza también al ritmo de las estaciones. Igual ocurre con los inventos-descubrimiento.

Llamo *inventos-descubrimiento* a los progresos técnicos debidos al aprovechamiento de elementos que *están* en la naturaleza, pero cuyo empleo útil no es aparente, como el de una planta, un fruto o una pieza de caza comestible, o un trozo de piedra, que se puede tallar. El primero de estos *inventos-descubrimiento* es el de la cerámica, pues el barro se halla en todos sitios. No ocurrió así con los metales, primero el cobre, después el bronce y posteriormente el hierro. Tanto para tener mineral de cobre o de hierro hay que ser dueño de las minas, y para fabricar bronce hay que poseer estaño. Es entonces cuando los grupos humanos buscan la conquista de las tierras donde están los codiciados metales.

Esta primera busca de *materias primas* se consigue de dos modos, o por la guerra o por la simple busca de las tierras donde están ellas. Con un fenómeno que es en cierto modo un círculo vicioso. Los hombres guerrean por dominar las tierras que poseen lo deseado, pero sus habitantes, que ya lo usan, suelen ser vencedores, por la superioridad de sus armas. No ocurre lo mismo con el hallazgo de lugares donde estaban los minerales de cobre o de hierro o la *casiterita* del estaño, cuyos habitantes desconocían sus propiedades. Pero para ello había que alejarse de los centros ya conocidos. Todo esto es precedente del futuro comercio indiano y acontece en el marco del Mediterráneo, mar encerrado entre las tierras europeas al norte, las africanas al sur y las asiáticas al oriente.

La historia por conocida puede encerrarse en pocas líneas. Los imperios de Mesopotamia y Egipto luchan durante siglos con armas de cobre y bronce, y luego, a partir del siglo XVI a. C., con hierro. Son organizaciones poderosas, con ejércitos de miles de hombres, con poblaciones muy populosas y regímenes despóticos que pudieron levantar las pirámides, los templos egipcios o las ciudades-fortaleza, los enormes *zigurats* asirios y las murallas de Babilonia.

Otros pueblos, situados al oeste de estos imperios, poseedores ya del hierro, que habi-



Marineros de Palos (detalle del Mural de las Levas, por Vázquez Díaz, Monasterio de La Rábida)

taban las islas del Mediterráneo oriental (desde Chipre a las Cícladas y a Creta), toman el relevo histórico-cultural inaugurando una etapa nueva. Estos pueblos, de origen ario, vinieron en varias oleadas: aqueos, jonios y dorios, y penetrando por el norte de la península balcánica llegan hasta Creta, heredando los conocimientos de los minoicos, que habían constituido la primera talasocracia del mundo mediterráneo, o sea, un imperio del mar. Estos minoicos de Creta no sólo habían inventado el barco hecho de muchas maderas ensambladas, sino que habían descubierto que el viento podía ser su aliado, y poniendo mástiles a sus embarcaciones, las habían dotado de velamen, usando los remos como auxiliares, y el timón. Este es el origen de la navegación en el Mediterráneo. Los pueblos venidos del norte tomaron el nombre de griegos o helenos, y tenían en sus manos un elemento para llegar a nuevas tierras. Pero ya no eran los únicos, porque les iba a hacer la competencia otro pueblo cercano, en este caso de origen semita, los *phoenikes* o fenicios, que habían llegado de Oriente y estaban asentados en los puertos de la costa del Líbano. Unos y otros inician la exploración del *Far West* mediterráneo, visitando por el norte las costas de Europa, estableciendo factorías litorales, desde las cuales intercambiaban sus industrias de tejidos y de tintes y perfumes por materias primas como pieles, aceite y metales. Por el sur exploraron las costas de Africa.

Como vemos aparecían simultáneamente tres cosas importantes: la navegación, las exploraciones y... el comercio, del que hablamos seguidamente. Y como consecuencia de ello, la colonización.

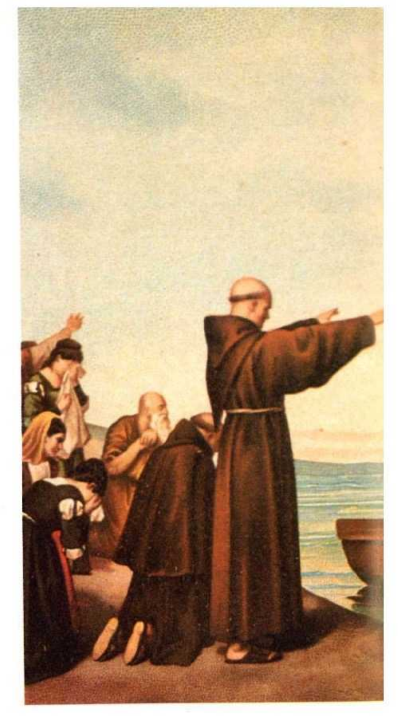
El comercio tiene muchas modalidades, que no vamos a describir ahora, pero que interesa especificar en síntesis, porque hemos de considerar en este trabajo lo que fue el comercio indiano, que —a la postre— se sujeta a las grandes líneas del comercio en todos los tiempos. Hay el pequeño comercio, ancestral, tradicional, que aún se practica en todos los países del mundo y que cubre las necesidades inmediatas. Unos pueblos tienen sal, y otros fabrican cacharros, y celebran mercados en los que se intercambian ambas cosas. Otras veces es entre los núcleos urbanos y el mundo campesino. Este aprovisiona de vegetales y frutos comestibles, a cambio de manu-

facturas. Y así se podrían aducir mil ejemplos, dentro de la misma tónica del abastecimiento. Pero hay cosas que los *vecinos* no pueden proporcionar. En los ejemplos dichos son los productores los que *truecan* unas cosas por otras, siempre sobre la primera ley humana, que es de la oferta y la demanda, que siempre, hasta nuestros días, es la base de toda contratación.

La colonización es el establecimiento de los exploradores náuticos en las tierras *descubiertas*. Así griegos y fenicios esmaltan las costas mediterráneas de factorías primero y de ciudades propias después, y así como habría luego en América una Nueva España (México) y una Nueva Inglaterra, hubo una Magna Grecia o Nueva Grecia en la península italiana, y los *phoenikes* fundan una Nueva Fenicia en el Túnez actual, con el nombre de Cartago.

Con esto termina el período histórico de las primeras exploraciones, pero ya queda establecida la costumbre mercantil, comercial, que durante la Edad Media se perfila como un ir y venir de embarcaciones desde Occidente a las costas orientales del Mediterráneo, activado este movimiento en los tiempos de las Cruzadas. ¿Qué se comerciaba? Aunque a veces fuera un comercio de aprovisionamiento, fue especialmente de materias exóticas y superfluas o de lujo, como afirmó Werner Sombart. Aunque existían industrias en Occidente, tenían la primacía los tapices orientales, y gran demanda los perfumes y afeites, así como las especias o las sedas, que llegaban hasta los puertos bizantinos después de un largo recorrido desde el lejano fondo de la China, por la llamada *ruta de la seda*.

Y todo hubiera seguido así de no haberse producido un corte en el aprovisionamiento, como vamos a ver.



Nuevas necesidades, nuevas exploraciones, nuevas tierras

Desde el Oriente se va levantando una nueva tempestad humana, que como en ocasiones anteriores de la Edad Media (mongoles y tártaros) tenía como finalidad la ocupación de Europa, que estaba defendida por el bastión cristiano —aunque separado de la Iglesia de Roma— del Imperio bizantino. Esta nueva tempestad eran los turcos otomanos, sucesores de los turcos seléucidas. Tenían ejércitos poderosos y ya no fiaban el éxito de sus terribles arremetidas en el impacto de la caballería, sino que poseían artillería, manejada por cristianos renegados o mercenarios. Europa —los pueblos de lo que entonces se llamaba la cristiandad— no se inquietaron ante esta nueva amenaza oriental, y hasta las repúblicas mercantiles italianas —Génova, Venecia y otras menores—, seguían comerciando. Los turcos ocupan primeramente la península de Anatolia, frente a la metrópoli bizantina: Constantinopla. Es entonces cuando los países de la cristiandad, y en especial los que comerciaban, se dan cuenta de que es casi imposible conseguir los tapices persas, los perfumes y ungüentos, las delicadas sedas y las aromáticas especias, que sazonaban las comidas de los afortunados que podían adquirirlas. El comercio sufre un gran golpe.

Mucho antes de que los turcos se hicieran



Cristóbal Colón parte del puerto de Palos de Moguer (de la Historia de España, *de Morayta)*

con la ciudad de Constantinopla (1454), ya se habían iniciado exploraciones para lograr llegar a tierras donde se produjeran las especias o *terras da specieria,* como las llamarían los portugueses, buscando un camino para contactar con la India. Se sabía que era la India de donde procedían todas las cosas apetecibles del comercio oriental, que la presencia de los turcos impedía que llegaran con la seguridad anterior. Estas *nuevas* necesidades imponían *nuevas* exploraciones para descubrir *nuevas* tierras.

Ya hemos hecho mención de cómo los castellanos habían llegado hasta las islas de Canarias y los portugueses a los archipiélagos atlánticos. El motor de estas últimas exploraciones fue el tesón del infante don Enrique de Portugal, Gran Maestre de la Orden de Cristo, sucesora en su reino de la Orden de los Templarios, a la disolución de éstos. Movido por un afán de cruzado, quiso buscar por Africa una comunicación con el Preste Juan de la India (que resultó ser el Negus de Abisinia), para aliarse con este rey cristiano en contra de los turcos. Pero ignoraba que Africa era un gran continente y no una ancha faja de terreno al sur del Mediterráneo, como se creía. Los medios náuticos —entre ellos la carabela, de la que luego trataremos— permitían arriesgarse en alta mar, no perdiendo el norte, gracias al

uso de la brújula, que en la Escuela de Sagres, fundada por don Enrique, comenzó a experimentarse.

Lo que había sido una empresa descubridora de tierras se convirtió, ya muerto el infante, en una empresa económica al llegar al golfo de Guinea y establecer la factoría de *La Mina,* de donde comenzaron a llegar a Lisboa marfiles y metales preciosos. Se inauguraba una extracción de materias primas y una floreciente economía. Para ello los lusitanos crearon la *Casa de Guiné,* que organizaba las flotas y guardaba el patrón de las cartas de navegar y de los mapas que se iban dibujando de las costas africanas. Portugal hizo, para evitar competiciones, de todo ello un secreto cuya violación se penaba con la muerte; es lo que se ha llamado *política del sigilo.* Cuando antes del Descubrimiento de América, los portugueses no sólo doblan el cabo de Buena Esperanza, sino que llegan a la India, finalmente, la *Casa de Guiné* se trasformó en la *Casa da Inda.*

Todos éstos son antecedentes que hay que tener en cuenta para entender el desarrollo de las actividades españolas en el campo de las exploraciones marítimas, abandonado desde la ocupación de parte de las islas de Canaria. Sevilla, como vamos a ver, sería la Lisboa castellana y la Casa de Contratación el equivalente a la *Casa de Guiné* portuguesa. Pero antes de llegar a la cristalización de ambas cosas —Sevilla y Casa de Contratación— hemos de conocer las grandes líneas de los descubrimientos de los castellanos.

Las navegaciones castellanas

Entre Castilla y Portugal no había habido en cuestión de exploraciones, hasta 1492, problemas de importancia. Si Castilla había llegado a las islas de Canaria, los portugueses se afincaban en las islas de los Azores o halcones, Cabo Verde y Madeira, que geográficamente es una isla más del archipiélago canario. Las dificultades que pudieran surgir fueron canceladas en el Tratado de Alcaçobas-Toledo de 1480, con un laudo pontificio de Calixto III, el primer papa Borja, de origen valenciano. Castilla parecía no tener más apetencias marineras, mientras Portugal avanzaba hacia el Sur y luego hacia Oriente. Pero la historia la hacen los hombres, ya sea colectiva o aisladamente, y en este caso el cambio radical del devenir histórico se debió a una persona: Cristóbal Colón.

Colón era un comerciante e hijo de comerciantes genoveses, que había sido víctima del ataque naval del cabo San Vicente, contra la flota mercante genovesa, en la que él iba. Náufrago, es acogido en Portugal por los consignatarios de su compañía comercial y logra, por su casamiento con la hija de un gran armador portugués de la poderosa familia de los Pelestrelo —cuyo hijo era gobernador de Porto Santo— entrar en el mundo de las inquietudes náuticas y descubridoras, que —como dijimos— eran guardados con gran secreto o *sigilo.* Por ésta u otras razones —como el conocer el proyecto que el sabio florentino Toscanelli había enviado al rey de Portugal— concibe la idea de que se puede navegar desde occidente para llegar a oriente, dada la esfericidad de la Tierra, noción geográfica que era del dominio de todos. Entrevistado con Juan II de Portugal en varias ocasiones, no le convence, ni a sus consejeros y, ya viudo, pasa a Castilla con su hijo Diego. Relacionado con los franciscanos del convento onubense de La Rábida, tiene acceso —porque el confesor de la reina Isabel era franciscano— a los propios Reyes, que le escuchan, piden informes, le protegen económicamente, pero no deciden nada hasta que concluyeran el más grande asunto que tenían entre manos, la guerra para conquistar Granada.

Siete años está proponiendo, insistiendo y exigiendo condiciones, hasta que el 17 de abril de 1492 —Granada habíase rendido el 2 de enero de ese mismo año— se firman unas *Capitulaciones* o contrato entre los Reyes y él, por el cual se le concede el Almirantazgo de la Mar Océana, a título hereditario, el virreinato y la gobernación de las tierras que hallara al otro lado del Atlántico. Salida la expedición el 3 de agosto, tras pasar por la isla de la Gomera, llega a tierras americanas, arribando a la isla de Guanahaní, el 12 de octubre. Triunfante en su regreso, orgulloso de haberse confirmado lo que él prometiera, los Reyes le autorizan un segundo viaje, que sale en septiembre de 1493 para dirigirse a la isla Española, descubierta en el primero. Colón tenía, en virtud de las Capitulaciones, el monopolio de navegar hacia las islas recién descubiertas. Sus errores como jefe y gobernante motivaron que los Reyes, el 10 de abril de 1495, revocaran este monopolio y declararan abiertas al tráfico náutico las rutas atlánticas. Así entrarán en la historia de las navegaciones otros protagonistas.

La Corona, sin embargo, se reservaba, porque consideraba —por las Bulas del Papa Ale-



Colón se entrevista con los Reyes Católicos tras regresar de su primer viaje a las Indias (grabado del siglo XIX)

jandro VI y el Tratado de Tordesillas (1494) con Portugal, que delimitaba las áreas de exploración de las dos naciones— que le correspondía la jurisdicción sobre las tierras descubiertas, la autoridad de conceder las licencias. Así, Colón hace dos viajes más y los andaluces se lanzan a la aventura en los mal llamados *viajes menores,* porque fueron grandes en cuanto que descubrieron las costas de Colombia, Venezuela y el Brasil. El año 1499 fue fecundo en tales expediciones y descubrimientos.

Alonso de Ojeda y Juan de la Cosa recorren la costa de Paria, el lago de Maracaibo —de donde diéronle nombre, por las habitaciones lacustres de sus habitantes, de Venezuela, *pequeña Venecia,* a aquellas tierras— y pasan por la desembocacura del Orinoco. Alonso Niño, que salió también en el mismo 1499, regresa cargado de perlas y frutos tropicales en 1501. Vicente Yáñez Pinzón llegaba a la desembocadura del Amazonas y tocaba el Brasil en 1500, poco antes que el portugués Alvarez Cabral. Diego de Lepe y Rodrigo de Bastidas, entre 1499 y 1502, perfilaban el conocimiento de la costa septentrional de Sudamérica.

Todas estas actividades, aparte de producir la queja de Colón, porque otros usaban de la licencia real, motivaron una serie de problemas que hasta entonces no había tenido la administración castellana. Eran éstos la emisión de documentos de *capitulación,* con los descubridores, a los que también se les concedían demarcaciones del gobierno, como Gobernadores o Adelantados; eran el registro de las órdenes, cédulas y provisiones reales, el nombramiento de *veedores* o inspectores; el abastecimiento de las naves y los permisos de salida de las personas, y obligaciones de los armadores, resolución de los problemas de carácter jurídico y procesal, levantamiento de planos o cartas geográficas, sobre los informes de los navegantes a su regreso, y mil asuntos más, especialmente de carácter económico.

Estos asuntos fueron asignados en un comienzo al Consejo de Castilla (nacido en 1367), pero pronto excedió de sus posibilidades. Tal complejidad de obligaciones de gobierno y administración de los asuntos de Indias —como ya se llamó oficialmente a las nuevas tierras halladas por Colón— condujo a la fundación de una *Casa de Contratación* en Sevilla, a la formación de una *Junta de In-*

dias (quizá desde 1511) en el seno del Consejo de Castilla, y, posteriormente (1524), a la creación del Consejo de Indias. Aunque tanto la *Casa de Contratación* como el *Consejo* entendían en legislación y sobre asuntos comerciales, fue a la primera a la que se le asignaron las competencias de tipo mercantil, y de preparación de las navegaciones.

La Casa de Contratación

¿Dónde se situaría la *Casa de Contratación*? Tenía que ser en Sevilla. Ya vimos cómo desde la época de Alfonso X, en que se crean las Atarazanas o astilleros para la construcción de naves, Sevilla había tenido una seria significación marinera. También en Sevilla se había localizado la sede del Almirantazgo de Castilla y su supremo Tribunal. Si su puerto, al que podían llegar las naves de aquel tiempo, porque su calado así lo permitía, no era tan bueno como el de Cádiz, tenía la gran ventaja de estar situado en el interior, a cubierto de los ataques que vinieran por mar, como lo demostró el saqueo de Cádiz por Drake, a fines del siglo XVI. De todos modos, Cádiz adquirió portuariamente casi tanta importancia como Sevilla, pues fue autorizada la carga y descarga con destino a los puertos de Indias, cuyo número era también limitado, como veremos al tratar de las flotas.

La creación de esta *Casa de Contratación* tiene su antecedente, como se ha indicado anteriormente, en la *Casa da Inda y de Guiné*, en Lisboa. Hay un autor que opina que el *Casi di San Giorgio* genovés pudo también ser un precedente tenido en cuenta por los Reyes Católicos, ya que la fundación de este *Casi* databa de un siglo antes, en 1407. Y decimos los Reyes Católicos, ya que la creación de la *Casa* sevillana es de 1503, por ordenanzas dadas en Alcalá de Henares el 10 de enero y el 14 de febrero. A poco moría la reina; fue pues uno de los últimos actos conjuntos, relativos a Indias, de los dos soberanos. Tras el fugaz reinado de Felipe I, el marido de Juana *la Loca*, en que Fernando se retira a su reino patrimonial de Aragón, el Rey Católico se hará cargo nuevamente de los asuntos indianos, como regente en Castilla, hasta su muerte en 1516.

Correspondiendo a la *Casa* sevillana, los Reyes crearon, el 29 de marzo del mismo año, otra similar en La Española, o isla de Santo Domingo, ya que allí iban a parar las navegaciones, por contar con la única ciudad creada hasta entonces —1503— en el Nuevo Mundo.

El carácter que tuvo en un comienzo la *Casa de Contratación* fue náutico y económico, teniendo funciones de aduana y almacén y atribuciones para regular el tráfico comercial con las Indias. Todo quedaba explícitamente expuesto en la *Instrucción* complementaria que se dictó el 20 de enero, antes, como vemos, de la segunda Ordenanza del mes de febrero, que hemos indicado anteriormente. En esta *Instrucción* se dice textualmente cuales eran sus finalidades:

Recoger y retener en ella (en la C. de C.*), todo el tiempo necesario, cuantas mercaderías, mantenimientos y otros aparejos fuesen menester para proveer todas las cosas necesarias para la contratación de las Indias; para enviar allá todo lo que conviniera; para recibir todas las mercaderías e otras cosas que de allí se vendiese, todo lo que hubiese de vender o se enviase a vender a contratar a otras partes donde fuese necesario.*

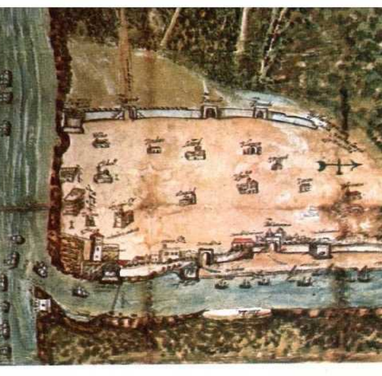
Como desde el comienzo de las exploraciones descubridoras los Reyes habían encargado al obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, de los asuntos relativos a las Indias, al crearse la *Casa de Contratación*, se le encomendó también a él la dirección de su funcionamiento, lo que hizo con su acostumbrada diligencia.

Habrá que hacer también un lugar en la historia de América para la ciudad del Cid, pues no en vano en ella se dictaron las primeras leyes relativas a las Indias, y hubo una Junta, llamada de Burgos, que fue el embrión de la administración y gobierno de las tierras descubiertas por Colón.

El aumento de las expediciones y de los problemas de toda índole —especialmente de tipo comercial— que se iban planteando, hizo pensar en una localización fija, que no se dudó, como venimos diciendo, que fuera Sevilla. La inicial vinculación de la *Casa de Contratación* con la navegación, motivó que se le diera cobijo en las viejas Atarazanas, pero el local resultó inadecuado, por lo que, por indicación de la propia reina Isabel, se habilitaron locales y dependencias en los Reales Alcázares, donde permaneció hasta 1717, en que pasó a Cádiz, para desaparecer en 1790.

En cuanto al movimiento mercantil en sí, con el paso del tiempo, y el aumento del calado, Cádiz fue tomando mayor importancia, habiéndosele autorizado a funciones de carga y descarga, de mercancías que luego eran transportadas por vía terrestre. Esto obligó a establecer un *Tribunal de Arribadas* en el puer-





Vicente Yáñez Pinzón (arriba, izquierda). *Plano de Santo Domingo, la primera ciudad permanente fundada en América* (arriba, derecha). *Reconstrucción a su tamaño de la carabela* Santa María (abajo)

to gaditano, para comprobar la coincidencia de lo que trasportaba el barco y lo que decía la *partida de registro,* que se había hecho en el puerto de origen a la salida de la embarcación.

Funcionamiento de la Casa de Contratación

Puede decirse que la *Casa de Contratación,* creada en tiempos de los Reyes Católicos, halla su completo desenvolvimiento en tiempos de la Casa de Austria, sobre la base de que esta institución era el único canal para las relaciones por vía marítima —y no había otra— con las Indias españolas, con el criterio no declarado de un modo formal, de que se trataba de un verdadero monopolio. Ya veremos cómo este monopolio tenía dos vertientes: monopolio del comercio y otras relaciones con América, por parte de España, y monopolio sevillano de estas mismas actividades, personalizado en la *Casa de Contratación,* lo cual beneficiaría a Sevilla, como veremos al final de este trabajo.

El fortalecimiento de las funciones de la *Casa* —a la que designaremos así en adelante— se va haciendo gradualmente mediante Ordenanzas de la Corona y la ampliación de jurisdicciones. Desde 1511 tiene la *Casa* jurisdicción civil y criminal sobre el comercio, creciendo poco a poco su actuación sobre todos los asuntos de Indias, salvo los de índole política (nombramiento de altos cargos, funcionarios, justicia de Indias, etc.) que pasan en 1524 al *Consejo de Indias.* Esto le daba a la *Casa* un respiro en este ramo, el político, pero permanecía ocupándose del comercio, asuntos fiscales, jurídicos y científicos, como hemos aún de considerar. Los aspectos judiciales fueron tan importantes que en 1552 fue necesario crear dentro de la *Casa* una Audiencia, a pesar de que en Sevilla ya funcionaba otra, y un *Tribunal del Almirantazgo.*

En relación con el comercio —razón primordial por la que la institución había sido fundada— la *Casa* era controladora de todo el movimiento de mercancías, de ida y de vuelta, y también del movimiento de los llamados *pasajeros a Indias,* de los que se llevaba un estricto *Registro,* que ha sido muy útil a los historiadores, para saber en qué momento o en qué flota salieron de España los conquistadores y luego los funcionarios y gobernantes. Que tuvo que haber filtraciones parece evidente, porque muchos hombres que luego figuraron en Indias no dejaron rastro en el *Registro.*

En este caso de las personas, la *Casa* colaboraba con la política poblacional de la Corona, que pretendió desde un comienzo que sólo pasaran a los Reinos de las Indias, como se llamó a las tierras de Ultramar, los llamados *cristianos viejos.*

No es que, naturalmente, se hiciera una averiguación de *limpieza de sangre,* como si se tratara de ingresar en una orden de caballería, pero sí lo suficiente para que no siguieran el rumbo ultramarino judíos, moriscos o gitanos. Pese a ello, como lo han probado los juicios inquisitoriales de los Tribunales del Santo Oficio en Indias, los jucíos —que demostraron ser, además, judaizantes— fueron muy numerosos en los diversos virreinatos, como ha estudiado la doctora García Merino de Proodian. La política poblacional de España ha sido documentada por el profesor alemán Richard Konetzke.

Tenía la *Casa* funciones positivas, no solamente las fiscalizadoras o inspectoras, o burocráticas, como eran la de organizar las expediciones, reclutar el personal de las flotas y de los futuros colonizadores, así como del comercio con Canarias, recepción y depósito de los llamados *bienes de difuntos* —en cada expedición hubo una persona encargada de este menester— y su entrega a los herederos o interesados y familiares. También estaba a cargo de la *Casa,* desde el año 1543, la administración del *Almojarifazgo de las Indias.*

En 1514 se creaba el cargo de *Correo Mayor de las Indias,* designando para ocuparlo al catedrático salmantino Lorenzo Galíndez de Carvajal, que fue confirmado en 1525 por Carlos I. Las cualidades de jurista eminente de Galíndez fueron la razón del nombramiento. Este *Correo Mayor* estaba también localizado en Sevilla, y aunque no pertenecía a la *Casa,* estaba en estrecha vinculación con ella. Todo el papeleo administrativo y político de las Indias estaba a cargo de este *Correo Mayor,* que despachaba las reales órdenes y todo género de documentos del *Consejo de Indias* para las posesiones de Ultramar. Cuando había que enviar el correo a los virreinatos, se avisaba a la *Casa,* que disponía entonces del envío de lo que se llamó *navío de aviso,* que corrió a cargo de la *Casa* desde 1510 a 1528. No se regularizó la marcha de los *avisos* hasta mediados del siglo XVII, en que se enviaron, con bastante puntualidad, cuatro veces al año. Eran navíos cuya única función era la de ser portadores del correo y —naturalmente— de las últimas noticias de la metrópoli, en una épo-



Puerto de Sevilla en una postal del siglo XIX

Sevilla y el comercio de Indias

Textos



Colón y la Corona portuguesa

SE ha afirmado que Colón pasó a España después de haber sufrido una repulsa en Portugal. Según esa versión, los planes de Colón fueron desaprobados por un dictamen de los consejeros del rey D. Juan II, que eran: Diego Ortiz, castellano, natural de Calzadilla, sucesivamente obispo de Ceuta y de Viseu; Maese Rodrigo, Maese José Vizinho, discípulo de Zacuto, y Martín de Bohemia, discípulo del alemán Regiomontano. Al decirse esto se añade que los consejeros formaban lo que se ha llamado la *Junta de Matemáticos* de D. Juan II, hasta que recientemente las investigaciones hechas por el erudito portugués D. Luciano Pereira da Silva nos llevaron a la convicción de que la famosa *Junta* no existió. Por primera vez habla de ella el *Compendio de las historias de la India Oriental*, obra que escribió Martínez de la Puente, y que fue publicada en Madrid el año de 1681. Los consejeros se reunirían alguna vez para deliberar y dar dictamen sobre determinados puntos, como el relativo a las *Tablas del Sol*. Pero no hubo un Instituto permanente con una organización y un reglamento. Esos técnicos, aisladamente o reunidos, pueden haber emitido su juicio sobre los planes de Colón. Si fue adverso, hay que buscar la explicación en que Colón partía de datos erróneos para calcular la distancia entre Lisboa y Quinsay. Los cosmógrafos experimentados encontrarían inaceptables esos datos. Si se trataba sólo de ir a islas y tierras próximas, no había para qué ponerse en manos de Colón, puesto que el rey poseía noticias mucho más seguras, y aun acaso guardaba en el sigilo algún descubrimiento importante. Tal es la explicación que dan los escritores portugueses. Era lo más natural que Colón saliese de los dominios de Don Juan II por no encontrar allí apoyo, y menos aún disposición para recompensarle con ilimitadas riquezas y privilegios contrarios al bien público. Portugal tenía navegantes que entregaban vida y bienestar cuando se les requería. Se comprende que la Corona no aceptara el ofrecimiento mercenario de un extranjero cuando ese extranjero no se distinguía como cosmógrafo ni como marino, pues su ejercicio habitual era la delineación de mapas. *(CARLOS PEREYRA, «Breve Historia de América».)*

Las embarcaciones

EXAMINEMOS ahora las naves con que contaban los pueblos de la Península para romper los misterios del océano. Desde luego, no se las procuraron mayores, sino menores que las del Mediterráneo. La *galera*, larga y estrecha, baja de bordo, con aparejo poco desarrollado, era inadecuada para viajes lejanos. Tanto la galera como la *galeaza*, embarcaciones híbridas, de remo y vela, habían terminado su papel. La *carraca* y la *coca*, buques pesados, muy propios para el transporte, admitían hasta 400 toneladas. No eran éstas precisamente las embarcaciones ideales para descubrir. Los portugueses poseían el *barinel*, admirable por su ligereza y precioso durante una de las fases de los descubrimientos. Pero después entró como dominadora la *carabela*, reina de la navegación oceánica, durante un solo instante, es verdad, pero un instante que fue decisivo. La galera, cisne pausado, que salía de su mar interior para hacer expediciones costeras, vio un día a la carabela volando desde el hueco de una roca y lanzándose vertiginosamente hacia el sur. ¿A dónde iba ese pájaro, ligero como una golondrina, audaz como una gaviota, bello como una garza real? Bien pronto se perdió entre el azul del cielo y el ópalo de una niebla flotante.

Vamos a seguirla y a registrar lo que hace con sus ochenta toneladas, o menos, con sus tres mástiles cuando los tiene, con su velamen, primero latino, redondo después. Es tan velera, tan maravillo-

samente velera, que todo viento la favorece, pues aun cuando lo lleve de costado, bolinea en derechura como si le diera directamente de popa, y le basta un instante para navegar en sentido contrario después de una maniobra ejecutada con gran presteza.

Portugal y España se hicieron descubridores con este material náutico. *(CARLOS PEREYRA, «Breve Historia de América».)*

Tipología de los buques

Galeones: Barcos de guerra, de casco reforzado y dotado de más eslora respecto a la manga que las naos mercantes. Tenían dos cubiertas, castillete de proa y alcázar a popa, unidos por una jareta. Es decir, eran notablemente rasos y con relativamente poca resistencia al aire. Arbolaban cuatro o cinco palos: bauprés, trinquete, mayor, mesana y, en su caso, contramesana, de los que el trinquete y el mayor llevaban velas de gabia.

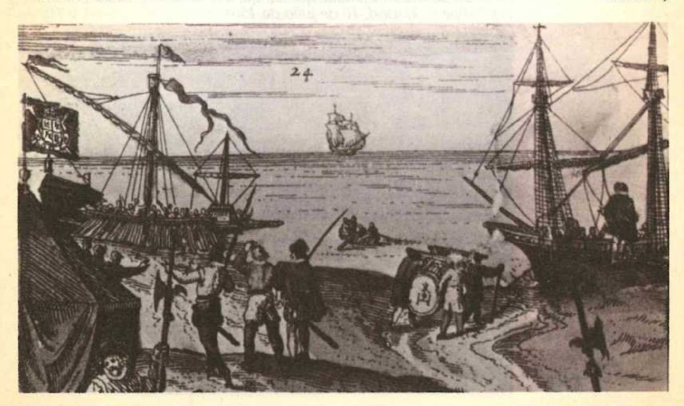
Galeazas: Grandes barcos de guerra construidos en el Mediterráneo y propulsados por remo y vela. A diferencia de los galeones, su estructura carecía de la fortaleza suficiente para soportar las grandes olas del Atlántico.

Naos: Barcos mercantes construidos en el Cantábrico y protagonistas principales del tráfico transatlántico. Conjugaban las buenas cualidades marineras con la considerable capacidad de carga. La distribución espacial era semejante a la de los galeones, pero con menor eslora respecto a la manga. Como ellos, eran rasos y arbolaban cuatro o cinco palos, según su tamaño.

Urcas: Barcos de carga característicos del mar del Norte y del Báltico, cuyo casco era muy panzudo y carente de raseles, lo que les hacía lentos y torpes para la maniobra.

Pataches: Nombre con que se denominaba a barcos de diversas tipologías cuando se les enrolaba en las armadas, donde desempeñaban la tarea de buques auxiliares. Normalmente se dedicaban al comercio de cabotaje, eran de modesto porte y buenas cualidades marineras.

Zabras y pinazas: Embarcaciones cantábricas, muy largas y suti-



El puerto de Cádiz en un grabado de 1565 (del Civitates Orbis Terrarum)

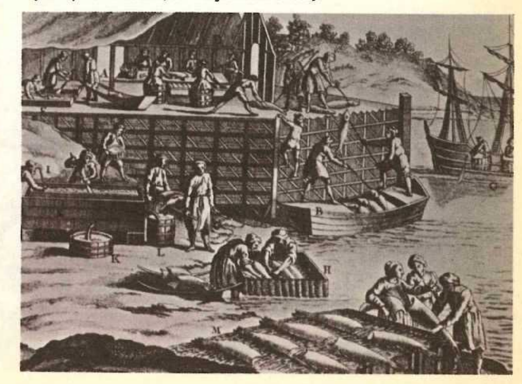
les, que podían propulsarse a remo y vela. Su función fue la de auxiliares para remolque, descubierta y comunicaciones.

Carabelas: Barcos de construcción ligera y fábrica portuguesa. *(«Historia-16», 1988. núm. 148.)*

De las Armadas y Flotas

LEY primera. Que cada año vayan a las Indias dos Flotas y una Armada Real, como se ordena.

Porque conviene al aumento, conservación y seguridad del comercio y navegación de nuestras Indias. Establecemos y mandamos que en cada un año se hagan y formen en el Río de la ciudad de Sevilla y puertos de Cádiz y Sanlúcar de Barrameda dos Flotas y una Armada Real, que vayan a las Indias: la una Flota a la Nueva España; y la otra a Tierra Firme, y la Armada Real para que vaya, y vuelva, haciéndoles escolta y guarda, y lo sea de aquella Carrera y navegación, y traiga el tesoro nuestro, y de particulares, que se ha de conducir a estos nuestros Reinos, por los tiempos que Nos ordenaremos, y que en la Armada y cada Flota vaya un Capitán general y un Almirante, y más en la dicha Armada un Gobernador del Tercio de la Infantería de ella, nombrados por Nos, para que las puedan gobernar, llevar y traer con buen orden, y que el número de Naos de la dicha Armada sea el conforme a los tiempos y ocasiones nos pareciere conveniente a la seguridad del viaje, con las fuerzas necesarias para defender a las Naos y Bajeles y castigar a los enemigos y piratas que se les pretendieren oponer y piratearen en la Carrera. Y que lo mismo sea y se entienda en las Flotas, de las cuales han de ser Naos de guerra y Armada las Capitanas y Almirantas, a cuya defensa y amparo han de navegar las Naos mercantes, que según el estado del comercio fueren bastantes, y se tasaren y nombraren por nuestro Consejo de Indias, conforme se ha observado y todas las dichas Naos de Armada y Flotas vayan guarnecidas, artilladas y pertrechadas según lo dispuesto por las leyes de este título, y a lo que conforme a los tiempos y ocasiones conviniere, y Nos fuéremos servido de mandar que se quite o añada en ellas. *(Ord. del rey Felipe II. Madrid, 16 de julio de 1561.)*



Faenas de salazón en un puerto andaluz del siglo XVII

A las órdenes del Consejo

MANDAMOS al Presidente y Jueces de la Casa de Contratación de Sevilla que no publiquen ningunas Flotas, ni elijan Capitanas y Almirantas de ellas, sin orden de nuestro Consejo de Indias, de que ante todas cosas le han de dar cuenta, y nada han de ejecutar sin su parecer y determinación. *(Ord. del rey Felipe III. Madrid, 16 de enero de 1604.)*

Tonelaje de las Naos

MANDAMOS al Presidente y Jueces de la Casa que de todas las Naos que eligieran para las Flotas no admitan ninguna de menos porte que 300 toneladas, y sean fuertes y veleras, proveyendo que así se guarde. *(Ord. del rey Felipe II. 17 de marzo de 1587.)*

Que la Casa haga la elección de Naos para Flotas

LA Visita y elección de Naos para las Flótas han de hacer el Presidente y Jueces de la Casa de Sevilla, y les concedemos facultad para que den a los Fabricadores y sus Naos la tercia parte de toneladas de cada Flota, y concurriendo Naos de Fabricadores de unas mismas partes prefieran a las más antiguas, guardando en cuanto a sus fábricas y calidades, para ser admitidas, las últimas ordenanzas de fábricas de Navíos, y las demás toneladas se repartan en las mejores Naos de otros dueños, para que se cumpla con todos. Y en esta conformidad y justificación que fiamos, hagan la elección de Naos de mercante que fueren menester para cada Flota, conforme a la carga que hubiere, y darán orden para que en Cádiz se elijan en la misma forma las naos necesarias para cargar las toneladas que a dicha Ciudad tocaren, y de la elección y nombramiento que hicieren nos avisen luego por nuestro Consejo de Indias, sin retardación del apresto por ningún tiempo, por breve que sea. Y porque éste es un concurso de interesados, en que los Fabricadores y dueños de Naos pretenden prelación, por las razones en que fundan su derecho, ordenamos y mandamos que cuando el Presidente y Jueces Oficiales hubieren de hacer elección de Naos para



Representación de una carabela en un mapa de 1555 (de la obra Cosmografía Universal, *de Le Testu)*

el buque de las Flotas, se hallen a la vista y determinación los Jueces Oficiales y Letrados de la dicha Casa de Contratación, precisamente. *(Ord. del rey Felipe III. Sevilla, 25 de septiembre de 1613.)*

Que para dar visita en las Flotas sean preferidas las Naos de vecinos de Cádiz

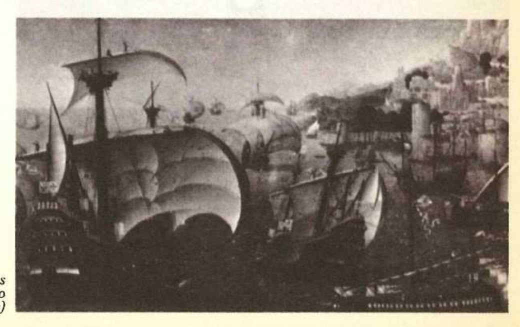
MANDAMOS Que, concurriendo en las Naos que se hallaren en la Bahía de Cádiz, y pretendieren visita para las Flotas, la calidad de ser sus dueños vecinos de aquella Ciudad, y más conformes a las ordenanzas, en igualdad prefieran entre sí las más antiguas. Y en las que no fueren de vecinos de la dicha Ciudad, y estuvieren en la dicha Bahía, prefieran también las más antiguas, concurriendo en esta antigüedad con las del Río de Sevilla, comoquiera que para la carga de Cádiz siempre han de preferir las Naos de vecinos de aquella Ciudad, habiéndose dado a los Fabricantes la tercia parte de toneladas, como está ordenado. *(Ord. del rey Felipe III. Madrid, agosto de 1614.)*

Privilegios de La Habana

ES Nuestra merced y voluntad que los vecinos de la Ciudad de San Cristóbal de La Habana puedan gozar y gocen, del tercio de Fabricadores de estos Reinos, y que sean admitidas sus Naos en las Flotas que fueren a las Indias en el lugar que les tocare, conforme a su antigüedad desde el día que llegaren a los Puertos de estos Reinos, con que sean fabricadas conforme a las ordenanzas de fábricas, y con la perfección y bondad que se requiere. Y mandamos al Presidente y Jueces de la Casa que los admitan en tercios de Fabricadores en las elecciones que hicieren para navegar en las Flotas. *(Ord. del rey Felipe IV. Madrid, 16 de noviembre de 1629.)*

Preferencia a los que tuvieren registro y despachos

MANDAMOS a los Gobernadores y Capitanes generales, Alcaldes mayores, y otros cualquier Jueces y Justicias, y Oficiales de nuestra Real hacienda de las Ciudades y Puertos de las Indias, que prefieran en la carga para estos Reinos a los Navíos que fueren con registros y despachados del Presidente y Jueces de la Casa de Contratación de Sevilla, en concurrencia de otros cualquier Navíos de las Islas de Canaria y otras partes y de arribada. *(Ord. del rey Felipe IV. Madrid, 19 de marzo de 1609.)*



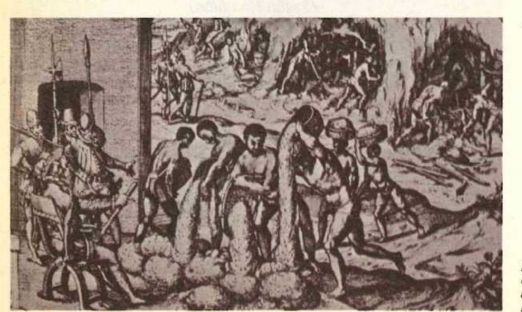
Escuadra de carracas portuguesas (Museo Marítimo de Greenwich)

Que no se dé visita a Navío viejo

PORQUE en la navegación de las Indias, por ser larga, trabajosa y sujeta a muchos peligros, hay necesidad de los mejores y más fuertes Navíos que navegan por el Mar, y algunos dueños que los fabrican en estos Reinos, antes de llevarlos a vender a Sevilla navegan a Levante y otras partes, y cuando entienden que están trabajados y sin provecho los venden y acomodan para la Guerra de Indias, donde la mayor parte dan con ellos al través. Y porque es de grande inconveniente y daño universal darles licencia y permisión para navegar, atento a que con cualquier temporal se pierden, y si el viaje es muy bueno, es fuerza que los haya de ir aguardando la Armada, o Flota, que no es de menor inconveniente, por los riesgos, sucesos, daños y peligros de la detención, mandamos que no se dé visita a Navío viejo, ni cascado, ni que haya navegado a Levante o Poniente de dos años arriba, los cuales le cuenten desde el día que se hubiere botado al agua, hasta que su dueño vaya a pedir visita, y conste por testimonio auténtico del día en que se botó, y esto se guarde, aunque el Maestre y dueño del Navío se obligue, que dará con él al través, llegado que sea a la parte donde ha de hacer su viaje. Y ordenamos que todos los navíos que hubieren de ir a las Indias sean buenos, fuertes, sanos, veleros, y tales que con seguridad puedan hacer su viaje, y volver a estos Reinos. *(Ord. del Emperador don Carlos. Valladolid, 9 de septiembre de 1554.)*

Que no puedan navegar en la Carrera Navíos fabricados en la Costa de Sevilla

ORDENAMOS que no se dé registro para las Indias a ninguna Nao fabricada en todas las Costas de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, ni en la del Condado de Niebla, ni Marquesados de Gibraleón y Ayamonte; ni navegue en la Carrera, de Armada, ni mercante, que Nos por la presente lo prohibimos y defendemos. Y mandamos al Presidene y Jueces de la Casa de Contratación que no las puedan admitir, ni lo permitan por ninguna causa que se ofrezca, si no fueren los Barcos largos, que hubieren de ir de aviso conforme a lo ordenado. Y para que tenga efecto y se cumpla, y ejecute precisamente sin falta ni fraude, mandamos asimismo que todas las Naos fabricadas en las dichas Costas se registren ante los dichos Presidentes y Jueces, y sus dueños tomen certificación del registro, y si alguna de esta calidad, sin tener certificación de haberse registrado, navegare en dicha Carrera sin particular y expresa licencia nuestra, aunque la tenga de la Casa, sea perdida con toda su artille-



Extracción de minerales en Colombia (grabado de la Biblioteca Nacional, París)

ría y pertrechos que tuviere, cuyo valor aplicamos a nuestra Cámara, y el dueño incurra en pena de 2.000 ducados respecto de cada Nao, aplicados por tercias partes a Nuestra Real Cámara, Juez Denunciador y los Maestres y Pilotos que llevaren cargo de las dichas Naos, en privación perpetua de los oficios y destierro perpetuo de aquella Carrera, y cada uno en 500 ducados aplicados en dicha forma. *(Ordenanza del rey Felipe II. El Escorial, 16 de junio de 1593.)*

Que no pueden pasar a las Indias Navíos de extranjeros

SI algunos Navíos, de cualquier Nación extranjera de nuestros Reinos sin licencia nuestra aportaren a las Indias o Islas de ellas. Ordenamos y mandamos a los Gobernadores, Alcaldes mayores y Oficiales Reales en sus jurisdicciones y distritos, que los tomen por perdidos y las mercaderías que en ellos se llevaren, aunque sean de súbditos y naturales de estos dichos Reinos y Señoríos, todo lo cual apliquen a nuestra Cámara y Fisco, y si hubiere Denunciador lleve la quinta parte, si no fuere excesiva, porque si lo fuere ha de quedar reservada al arbitrio de nuestro Consejo su moderación. Y así se ejecute sin remisión por los dichos nuestros Ministros, so pena de privación de sus oficios, y de cada mil ducados para nuestra Cámara. *(Ord. del Emperador don Carlos y del Cardenal Tavera. Madrid, 10 de junio de 1540.)*

Que para la artillería que han de llevar las Naos se regule su fornecimiento

PARA efecto de la artillería y municiones que han de llevar los Navíos, se entienda de ciento y veinte toneles, el de hasta ciento y sesenta, más o menos; y el de doscientos, desde doscientos y veinte hasta doscientos y setenta y cinco, más o menos; y el de trescientos, desde doscientos y setenta hasta trescientos, y de ahí arriba al respecto. Todo lo cual se declara para que se acierte en el fornecimiento de estos cuatro números de portes de Naos, que son ciento y veinte, y doscientos, y doscientos cincuenta, y trescientos. Y porque hemos ordenado que precisamente hayan de ser las Naos de la Carrera por lo menos de doscientas toneladas, mandamos que para guarnecerlas se tome indicación y haga cuenta, conforme al rateo que resultare de esta ley. *(Ord. 217 del Emperador don Carlos.)*

Remesas de oro y plata desde América a España
(Según Hamilton)

Períodos	Plata (grs.)	Oro (grs.)
1503-1510	—	4.965.180
1511-1520	—	9.153.220
1521-1530	148.739	4.889.050
1531-1540	86.193.876	14.466.360
1541-1550	177.573.164	24.957.130
1551-1560	303.121.174	42.620.080
1561-1570	942.858.792	11.530.940
1571-1580	1.118.591.954	9.429.140
1581-1590	2.103.027.689	12.101.650
1591-1600	2.707.626.528	19.451.420
1601-1610	2.213.631.245	11.764.090
1611-1620	2.192.255.993	8.855.940
1621-1630	2.145.339.043	3.889.760
1631-1640	1.396.759.594	1.240.400
1641-1650	1.056.430.966	1.549.390
1651-1660	443.256.546	469.430
Totales 1503-1660	16.886.815.303	181.333.180

ca que no había otro medio de comunicación que el de la escritura, o la trasmisión oral de viva voz. Eran barcos de no mucho tonelaje —unos 60 toneles— y les estaba prohibido recoger pasajeros y carga. A estos *Correos Mayores* de España correspondían otros designados por los virreyes en las Indias.

Un complemento de las funciones de la *Casa de Contratación* fueron los consulados, fundados tanto en Sevilla, como en México y Lima. El *Consulado* de Sevilla, llamado *Universidad de los cargadores a las Indias,* se creó en 1543, siguiendo el modelo catalán y valenciano. Los cónsules absorbieron algunas de las funciones jurisdiccionales de la *Casa.* El cónsul era elegido por los mercaderes y los factores cada dos años. Las audiencias de los pleitos o reclamaciones se efectuaban en la sede de la *Casa,* bajo la presidencia de un Oficial de ésta. Se entendía entonces, especialmente en la época de los Austrias por Oficial real a los funcionarios de plantilla, o designados de un modo fijo. Las apelaciones pasaban a otro Oficial real, que actuaba como juez en los litigios. Era, pues, esta relación con el *Consulado* de Sevilla una función más de la *Casa.* A lo largo del siglo XVI el *Consulado* fue ampliando sus facultades, con merma de las atribuciones de la *Casa,* ya que en 1546 se crea el cargo de fiscal, en 1553 el de juez asesor, lo que hizo que los oficiales quedaran como elementos administrativos y de carácter fiscal o tributario.

Altos cargos y engranaje administrativo

La *Casa de Contratación* fue creciendo con el paso de los años, y la experiencia de su funcionamiento produjo una pléyade de disposiciones que iban complementando el esquema orgánico inicial. Así en Monzón, el día 15 de junio de 1510 se hacía una modificación total del Reglamento, a lo que siguieron nuevas ordenanzas, todo lo cual fue recopilado e impreso en 1552. Pero como ya la *Casa* era un verdadero ministerio, en el sentido que hoy damos a esta palabra, era conveniente que figurara a la cabeza una personalidad de suficiente autoridad y criterio.

Es en la década final de los cincuenta y la de los sesenta del siglo XVI cuando se reestructura todo lo relativo al personal. Inicialmente había habido tres altos *Oficiales reales:* contador, factor y tesorero, cuyas funciones eran múltiples y que crearon verdaderas *covachuelas* u oficinas para el desarrollo de sus funciones. En 1557 se crea el cargo de presidente, que, según la norma de 1557, debía ser un *Caballero de Capa y Espada* y su designación correspondía al rey. Casi, con esto, se equiparaba a la *Casa* con el *Consejo de Indias,* aunque —efectivamente— las funciones de cada institución eran diferentes, con el punto de coincidencia de que ambas trataban de asuntos de indianos.

Veamos a continuación en qué consistía el trabajo o misión de cada uno de los altos *Oficiales reales.* El primero es el factor, palabra en cierto modo nueva en la administración castellana, y que es un culteranismo legal, ya que deriva del verbo latino *facere,* que no sólo da lugar a la palabra *factor,* sino a otras emparentadas con ella, alguna de las cuales tiene todavía vinculación comercial, como factura, aunque ésta ha tomado también el significado de confeccionado, como cuando se dice que un objeto está bien fabricado, que tiene *buena factura,* que está bien hecho. El factor tenía a su cargo el aprovisionamiento de las expediciones y embarcaciones que las formaban, y la adquisición de mercancías, y lo que se pagaba a cargo de la Real Hacienda.

La misión del tesorero era la de custodio y guardador de todo lo que tenía valor, ya fueran metales preciosos, en bruto, o acuñados en forma de moneda, envíos particulares de joyas, el ingreso del *quinto real* de presas y minas, así como los *bienes de difuntos,* de los que ya hemos hablado, siendo el que se encargaba de transmitirlos a los legítimos destinatarios o herederos. El contador era realmente un secretario, que llevaba registro y cuenta de las operaciones comerciales y dinerarias que se hacían por cuenta de la propia *Casa de Contratación.*

Todos estos tres oficiales precisaban, como indicamos antes, de una nube de ayudantes. Del contador-secretario eran subordinados los oficiales de lo que se llamó contaduría, y algunos escribanos o notarios. Del mismo modo los otros dos poseían oficinas propias, con sus escribientes y contables. Todas ellas, que podían intervenir —y de hecho intervenían— en cuestiones de justicia de asuntos mercantiles y náuticos, contaban con letrados asesores y era responsabilidad suya el *registro* de las naves (o sea la relación escrita de lo que se embarcaba o comprobación de la partida de embarque, y de lo que venía de las Indias). Estaba a su cargo la concesión de las licencias de embarque, y todo lo relativo a la percepción de impuestos y tasas del tráfico



Mercadillo de México en el siglo XVII *(detalle de un biombo, Museo de América, Madrid,* arriba). *Damas y caballeros españoles en México (detalle de un biombo mexicano del siglo* XVII, *Museo de América, Madrid,* abajo)

comercial y de navegación, así como de la *avería,* de que se habla más adelante.

Si pensamos, como afirma P. Chaunu *(Sevilla y el Atlántico),* que especialmente en el siglo XVI la navegación y tráfico comercial entre España y las Indias fue el mayor de Europa, apenas con la síntesis de funciones y funcionarios que llevaron a cabo el desarrollo de este tráfico, que acabamos de hacer, podemos representarnos lo que significó este movimiento.

Y también lo que supuso para Sevilla, a donde afluían centenares de comerciantes, de *pasajeros a Indias,* desde colonos, funcionarios, aventureros, etcétera, hasta misioneros en grupos que se formaban en los conventos de las diversas órdenes religiosas. Además, todo el mundo parafernálico de abogados, in-



termediarios, pícaros que presumían de tener influencia en las *covachuelas* de la *Casa*, en el *Almirantazgo*, el *Consulado*, o las dos *Audiencias*.

La Casa de Contratación y la ciencia náutica

Sevilla, por obra y gracia de la *Casa de Contratación*, fue durante más de dos siglos el centro científico más importante de Europa en materia náutica. Son obvias las razones de que se comenzara a poner exquisito cuidado en tener informaciones náuticas precisas, conseguidas gracias a los adelantos del manejo de los instrumentos de orientación y fijación de coordenadas, mejorados algunos de ellos por la experiencia, como el caso de la brújula, en la que se pudo distinguir entre el norte geográfico y el magnético, lo que se debió a una observación del propio descubridor de América. Obvias las razones, porque de conseguir conocer los *caminos del mar* o *derrotas*, y de poseer mapas o cartas geográficas

de las costas y sus características, accidentes, corrientes, escollos, bajíos, cayos, profundidades, etcétera, dependía que el tráfico comercial fuera algo seguro, en lo que a los elementos se refiriera. Ya veremos las dificultades que pusieron a esta seguridad.

Desde el comienzo del funcionamiento de la *Casa* se procuró tener un conocimiento real de todo lo que indicamos en el párrafo anterior, y ya en 1508 se nombró un piloto mayor, encomendándole esta misión a Américo Vespucci, un florentino, que de comerciante se convirtió en nauta, y que sin que se lo propusiera alcanzó una fama que consagró su nombre con el de la tierra descubierta por Colón, debido a una falsificación —en cuanto al destinatario— que se hizo en Saint-Dié por los editores de la *Cosmographiae Introductio,* de Waldseemüller. La misión de este piloto mayor era la formación de pilotos y examen de los que habían de hacerse cargo de los barcos que iban a Indias, así como autorizar su embarque. A cada navegante que regresaba de una exploración —siguiendo las instrucciones que se le habían dado— se le pedía que diera la máxima explicación gráfica —con latitudes y longitudes— de las costas recorridas, todo lo cual se iba anotando en el llamado *Padrón Real,* que servía para la confección de las cartas marinas, que luego se entregaban a los que iban a las mismas costas. De este modo, la *Casa* tuvo un verdadero tesoro cartográfico —felizmente conservado en gran parte en el Archivo de Indias de Sevilla—, producto de la labor conjunta de cosmógrafos y cartógrafos, cuya utilidad no es necesario ponderar. Naturalmente este archivo de *Cartas de Marear* estaba a cargo del piloto mayor.

El comercio de Indias

La *Casa de Contratación* se convirtió, porque todo esto era su vez resultado de una enseñanza organizada, en una verdadera universidad, a la que podríamos llamar *Escuela de Mareantes de Sevilla,* puesto que en ella estaba radicada. Allí se enseñaba a *echar el punto* en un mapa, para la localización de la nave, se fabricaban los instrumentos de precisión y hasta se hizo una síntesis de lo que se sabía en cuestiones cosmográficas y náuticas, que fue el manual titulado *Tratado de la Esphera,* con información de los principales autores, entre los que se contaba el famoso Martín Cortés. Con razón pudo decir el almirante Julio Guillén que *Europa aprendió a navegar con libros españoles.*

Hemos considerado en qué consistía la organización directiva, fiscalizadora, judicial y burocrática del comercio indiano, a través de un organismo que, aunque inicialmente imitador o seguidor del ejemplo portugués, tomó caracteres propios y originales, único en su género en Europa, basado en el criterio estricto del *monopolio* —comercio entre *reinos* de España, en barcos españoles y por españoles—, con las modalidades que vamos a ver, y que sólo será parcialmente copiado, ya en el siglo XVII, por el *Acta de Supremacía* de Oliver Cromwell, en Inglaterra. Este monopolio nacionalista se inicia ya desde las primeras normas promulgadas en 1505, en las que se admitía que comerciantes extranjeros afincados en España pudieran comerciar con las Indias, siempre que lo hicieran en barcos españoles.

Hasta fines del siglo XVII no se establece el derecho de extranjería —1681—, que permitía que comerciantes no españoles pudieran tomar parte en el tráfico, mediante el pago de tres ducados por cada tonelada de carga, incluso en navíos extranjeros, que hubieran sido autorizados para llevar a cabo relaciones comerciales con los reinos de ultramar. La casa Welzer —a la que Carlos I, como súbdita suya del Imperio, había cedido la administración de territorios en Venezuela— estuvo también autorizada a participar en el comercio indiano. Los *Belzares* —como los llamaron los españoles— eran filiales de la casa Fugger, que tenía representantes en varias ciudades españolas y que en Madrid tenían su sede en una calle —del barrio de Atocha— que aún lleva su nombre: *calle del Fúcar.*

Este monopolio sevillano-indiano corresponde casi exactamente al período de la dinastía de Habsburgo en España, o *de los Austrias,* ya que tiene su apogeo inicial en tiempos de Carlos I y termina a los pocos años del asentamiento de los Borbones en la Corona española, puesto que en 1717 se acuerda el traslado de la *Casa de Contratación* a Cádiz, lo que prácticamente supone la decadencia de Sevilla, trasladándose el eje económico comercial a la bahía gaditana.

Este planteamiento, en un plano teórico, con todos los inconvenientes del sistema monopolístico, que luego hemos de exponer, pudo en principio parecer perfecto, pero entre la teoría y la práctica, como es sabido, hay una gran distancia. Porque el tráfico transatlántico estuvo desde un comienzo erizado de



dificultades, multiplicadas por las casi continuas guerras que mantuvo España en los dos siglos del predominio sevillano, primero con franceses, luego con ingleses y, desde fines del siglo XVI, con los luteranos holandeses, que inician su expansión marítima en rivalidad con España, con las flotas de los que se autodenominaron *Pordioseros del Mar*.

En los primeros años del siglo XVI los barcos salían según sus necesidades, tras las aprobaciones, inspecciones y regulaciones de la *Casa de Contratación*, pero la presencia de piratas y corsarios obligó a dar la cédula del año 1522, en que se imponía la obligación de ir armados para hacer frente a posibles ataques. Pero el remedio no surtió efecto y, ya casi vencido el siglo, en 1561 se organizó el tráfico de España a las Indias, y regreso por el sistema de *flotas*, es decir de convoyes de barcos de carga y pasaje custodiados por galeones. Se estableció que éstas fueran dos anuales, una en enero y otra en agosto, cuya derrota veremos a continuación. La derrota o *camino* se iniciaba en la Península, pasaba casi obligadamente por Canarias —embarcando muchas veces, en ocasiones por orden real, familias de pobladores— y llegando a La Dominica, donde se dividía en dos nuevas direcciones: Tierra Firme y Nueva España.

La flota de Nueva España —México— seguía a La Española —Santo Domingo— u Ocóa, continuando por cabo Tiburón, donde una nueva división se producía, marchando unas a Cuba y Jamaica y otras por el cabo San Antonio y San Juan de Ulúa a Veracruz. Los destinados a Tierra Firme, desde La Dominica se dirigían a Cartagena de Indias, desglosándose sobre la marcha las que iban a Venezuela —por Margarita y Trinidad— y las que rendían viaje en Portobelo.

Sin duda que los peligros que acechaban se acrecentaban precisamente en estas rutas finales, pues en los archipiélagos antillanos se fueron afincando los tradicionales enemigos europeos de España —franceses, ingleses y holandeses—, que hicieron de muchas islas

cuarteles generales para caer sobre el tráfico indiano. La división que hemos indicado aumentaba el riesgo, ya que también se dividía la protección, siendo la más expuesta la flota de Tierra Firme, tanto de ida como de regreso, cargada con los productos de las Indias. Era codiciada esta flota por la mayor riqueza de su contenido en comparación con la de Nueva España, tanto la destinada a las Indias —con manufacturas europeas— como la que regresaba a la metrópoli, con cargamentos de oro, plata y otras riquezas. Por esta razón se llamó a la flota de Tierra Firme *la de los Galeones,* al tiempo que la de Nueva España quedó simplemente como *flota.*

Para que nos hagamos una idea plástica de la longitud y último destino de las mercaderías, veamos en qué consistía la totalidad del recorrido, que lo indicado es sólo el de las flotas, pero no el de las mercancías o pasajeros. La flota de la Nueva España, que rendía viaje en Veracruz, como hemos visto, entregaba en este puerto sus mercaderías y personas, todo lo cual era llevado hasta la ciudad de México, residencia de la gobernación del Virreinato. Como es lógico, mucho se quedaba allí, pero también iban despachos, funcionarios, mercaderías con destino a las islas Filipinas, lo que obligaba a transportar todo por vía terrestre, naturalmente, hasta Acapulco, llamado en un comienzo *Mar de Cortés,* donde la *Nao de China* se hacía cargo de todo, para llevarlo a Manila.

Más complicado era el destino —o destinos— de personas y cosas por la ruta de Portobelo o Cartagena. Lo destinado a la antigua gobernación de Santa Marta o a la fortificada ciudad de Cartagena era llevado por vía fluvial —el río Magdalena— hacia las ciudades del interior, hasta la actual Cundinamarca, con su capital Santa Fe de Bogotá. Siendo muy dificultoso este trasiego y viaje para las personas, especialmente por las dificultades, según las estaciones, del tráfico por el río. Mayor era la longitud del trasiego de lo que se destinaba al virreinato de la Nueva Castilla —Perú—, para el puerto de El Callao. Lo que llegaba a Portobelo había de atravesar el istmo hasta la ciudad de Panamá —fundada en 1517 por el gobernador Pedrarias Dávila—, donde la *Armada del Mar del Sur* se hacía cargo del transporte hasta el Perú. Si allí cumplían viaje personas y mercancías, todos respiraban, pero desde El Callao había muchos destinos todavía, dentro incluso de lo que hoy es el Perú.

Para llegar a Potosí, Cuzco, Arequipa, Cochabamba, Chuquisaca —Villa Rica de la Plata— había que salvar la imponente sierra andina, con caminos por encima de los 4.000 metros de altura, muchas veces por en medio de ventiscas y nevados, o páramos. Allí hacían su negocio los arrieros de las *manadas* —como se las llama allí— o recuas de mulas, que llevaban las mercancías o trasladaban a las personas en literas o a espaldas de indios, a tan alejados puntos de los dominios españoles. Pero infinitas veces tampoco eran estas ciudades o comarcas el final del trayecto, sino que había que llegar a Concepción o Santa Cruz de la Sierra —ésta, en la actual Bolivia—, o Asunción en el Paraná —hoy Paraguay— o Buenos Aires, donde el fatigadísimo viajero, que había pasado de las alturas a la selva tropical de Chaco Guaranga, a la pampa o al gran río que conduce hasta el estuario del Plata, para llegar a Buenos Aires, volvía a ver las aguas del Atlántico, de donde había partido, para arribar a la otra orilla, dando casi la vuelta al mundo, en un viaje digno de los relatos de Julio Verne, pero no considerado entonces sino como algo normal.

Cuando se piensa en este *periplo* y se contempla un mapa, surge espontánea la pregunta de saber por qué no se habilitó el puerto de Buenos Aires para que fuera uno de los destinos directos para el comercio de Sudamérica. No parece que la razón haya sido la peligrosidad del Atlántico meridional, ya que las primeras exploraciones, aún en el tiempo de la audaz aventura descubridora, habían bojeado las costas suramericanas, llegando al río de Solís —hoy río de la Plata— y muy tempranamente al estrecho de Magallanes. Parece que las razones fueron de orden económico de los intereses de los comerciantes del Perú, donde se había fundado —en Lima, como dijimos— un consulado, con el nombre de *Universidad de la Caridad,* que opusieron serísima resistencia a que se cortara su lucrativo negocio de recibir desde España todo el comercio destinado al interior del virreinato peruano y a las gobernaciones de lo que hoy son Argentina, Paraguay, Bolivia y parte del Uruguay.

Vistas estas características de las derrotas y rutas del comercio y transporte de viajeros, volvamos a la reglamentación de las *flotas.* En el año 1582 se estableció un nuevo calendario para éstas, saliendo en mayo los barcos

Ataque holandés a un puerto español en el siglo XVII *(arriba, por Adam Willaerts). Barcos ingleses del siglo* XVII *(abajo, por Jean van Beecq)*

para Nueva España y en agosto los de Tierra Firme, continuándose con este régimen hasta 1680, en que se cambió nuevamente —casi un siglo después— saliendo la flota para el Perú —vía Portobelo— a fines de marzo y la de México a principios de abril.

Las flotas estaban compuestas de los barcos mercantes y los buques o galeones de protección. Estos últimos eran cuatro grandes navíos y dos carabelas. Aunque el número de los barcos de carga podía variar, solían ser 24 para Tierra Firme y 16 para las Antillas y Nueva España. En los momentos de mayor movimiento y esplendor de este comercio llegó a haber flotas de 100 barcos mercantes, aunque el aumento del tonelaje de las embarcaciones fue permitiendo trasladar la misma carga en menor número de *vehículos*, llamémoslos así.

El orden de los navíos en marcha era realmente majestuoso. Antes de que una flota levara anclas, se despachaba el *navío de aviso*, velero de gran velocidad que llevaba, como ya se dijo, el correo oficial y algunos artículos necesarios con urgencia, como medicamentos, aunque como es sabido las Indias estaban mucho mejor dotadas, botánicamente, para la curación de enfermedades tropicales. Una vez en la mar la gran flota, iba por delante una nave exploradora, de pequeño porte, y ligera, tras la cual seguía la nao capitana y luego los mercantes, desplegados en orden que se podría calificar *de batalla*, para poder estar dispuestos en caso de ataque enemigo. Por los flancos iban los barcos de guerra, siendo la última la nao almirante, donde iba el jefe del convoy. Las dos puntas de la flota se comunicaban diariamente, acercándose la almirante a la capitana, estableciéndose el enlace por medio de un patache.

Todo este sistema de flotas y de monopolio de contados puertos se va debilitando durante el siglo XVIII, el siglo que ha sido denominado de *los grandes veleros*, porque valía más usar de los *navíos de registro* (que fueron varios al año), y porque poco a poco se iba abriendo la mano para que hubiera mayor número de puertos que traficaran con las Indias, y por el nacimiento de poderosas compañías, como la Guipuzcoana de Caracas. Además Felipe V de Borbón permitió a los barcos franceses que llegaran a las Antillas, so pretexto de contrarrestar la acción de piratas y corsarios ingleses y holandeses. Pero todo esto cae ya fuera de nuestro tema, porque Sevilla ha perdido su contacto con las Indias, suplantada por Cádiz, como hemos indicado repetidamente. Precisamente a Sevilla no le tocó sufrir el agravio hecho al tráfico indiano por el Tratado de Utrecht, que establecía el *navío de permiso* para el comercio británico.

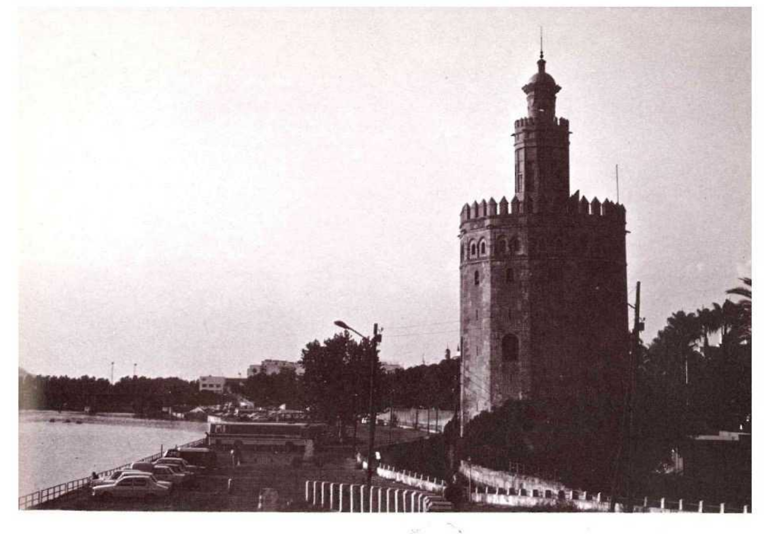
La *Casa de Contratación* ya no era una institución sevillana, sino gaditana. No quiere esto decir que el hundimiento de los brillos anteriores fuera instantáneo. Las casas comerciales seguían establecidas en Sevilla; el consulado también. La tradición americanista sevillana no podía cortarse por un solo decreto.

Como es lógico, este servicio de protección no se prestaba gratuitamente por la Corona, y una vez organizado el sistema, con las variaciones que hemos indicado, se estableció en 1596, dentro de la *Casa de Contratación*, el *Tribunal de la Contaduría de la Avería*, impuesto estudiado por Céspedes de Castillo (*La avería en el comercio de las Indias*, Sevilla, 1945), que consistía en un tanto por ciento *ad velo rem* sobre las mercancías o el precio del pasaje de las personas, sin que nadie —militar, civil o religioso, aunque fuera autoridad— quedara exento de tal pago.

Contenido del comercio indiano

Debemos preguntarnos, después de conocer cuál era el armazón del tráfico mercantil hispano-indiano, en qué consistía éste, para atraer de modo tan insistente a corsarios y piratas, de lo que aún hemos de tratar. Si fueran simplemente manufacturas que se encontraban en Europa o productos como el azúcar, es posible que no se hubieran organizado en Inglaterra compañías armadoras para hacerse con tales botines, y es muy seguro que la reina Isabel I —la *reina virgen*, porque no contrajo matrimonio— no se hubiera interesado económicamente en ellas, como es sabido. Contestemos a esta cuestión, recordando, que el comercio era de vaivén, como todo comercio, llevando a Indias lo que allí no había, o no se fabricaba aún, y trayendo de ellas materias primas, tan dulces como el azúcar, o tan atractivas como el oro, la plata y las joyas.

Detengámonos a estimar cuáles fueron las mercancías que iban a América y las que venían de ella, no olvidando que entre estas últimas había las procedentes de Asia, llegadas a Acapulco y después trasladadas a Europa. No olvidemos tampoco que no es lo mismo el comercio de los primeros tiempos, hasta 1550 —por poner una fecha—, y el que va desde esta mitad del siglo XVI en adelante. Al comien-



Vista del Guadalquivir y de la Torre del Oro de Sevilla

zo se llevaron desde España semillas, plantones, ganados y aperos en general, y hasta que mucho después no se descubrieron minas de hierro, hubo que abastecer a los indios de él, enviándolo desde Vizcaya, hasta el punto que en 1570 todavía se exportaron a las Indias 20.000 rejas de arado. Del mismo modo se mandaban llantas férreas para ruedas, herraduras, clavazón y diversas herramientas —azadas, picos, palas, yunques, martillos, mazos, etcétera— y cuchillería. Igualmente todas las labores de talabartería, como botas, calzado en general, correajes, hasta que, como vamos a ver, se desarrolla la ganadería y la industria del cuero en las Indias.

Había que enviar también mantenimientos, es decir, alimentos. En un comienzo —período antillano de la colonización— hubo que remitir trigo y aceite, pues en las Antillas no se producían, hasta el punto que hubo serias dificultades para la consagración en la Misa, también por falta de vino. Así pues, se exportaban de España vinagre, vino, azafrán, pimienta. En cuanto a manufacturas, se enviaban lienzos, vidrios, paños, seda, cuadros, tallas para las iglesias, muebles y... libros. Por éstos debía haber gran curiosidad. Sabemos que el conquistador de la Nueva Granada, el mariscal Gonzalo Jiménez de Quesada, cuando redacta su libro titulado *Antijovio,* poseía libros que habían sido publicados apenas un año antes en España, como la *Historia Pontifical* de Yllescas, de 1566. También era necesario el azogue y, hasta que no se descubrieron en el Perú las minas de Huncavelica, también había que remitirlo desde España, procedente de las minas de Almadén.

Aunque tras la ocupación de las Canarias la caña de azúcar había alcanzado una gran producción, ésta seguía siendo insuficiente para el consumo nacional español y para la demanda de las naciones europeas, por lo cual una de las primeras preocupaciones de los colonizadores fue la implantación del cultivo de la caña en las Indias, dándose con extraordinaria rapidez y riqueza, especialmente en las Antillas. Por esta razón, el primer producto industrial que viene de América a España es el azúcar.

Establecida ya la explotación racionalizada del territorio, comienzan a salir de las Antillas cueros en crudo, sumándose a la producción el virreinato de México, con la importación a Es-

paña de estos materiales, para su curtido y fabricación con ellos de los famosos *cordobanes,* que luego eran enviados a las Indias —aún conservan este nombre en América— en forma de calzados, asientos de sillas, butacones y grandes baúles para el transporte de ropas. Tardíamente se incorpora a esta producción el Río de la Plata, pero ya fuera del período comercial sevillano-indiano. Había productos indígenas que tomaron cada vez más volumen en su exportación hacia Europa; eran éstos especialmente dos: el cacao y el tabaco. El cacao, mezclado con vainilla y canela, era el chocolate que degustaban las señoras con especial deleite, denominándose *soconusco,* por el lugar de origen más conocido. Al principio el tabaco tuvo el mismo volumen que el cacao, pero con el paso del tiempo, y el crecimiento de la afición, superó con mucho a éste.

Los tintes también eran materias codiciadas para el comercio, como la cochinilla, el añil, y el *palo de Brasil* —nombre que aparece ya en las primeras exploraciones—, llamado también *de Campeche.* Sobre el interés que en Europa despertó el valor tintóreo de este producto —que toma nombre de la costa caribeña de Centroamérica— es buena muestra el hecho de que las naciones europeas no tuvieron cubiertas sus necesidades con lo que de España pudiera serles pasado, o lo que se apresara a los barcos mercantes de las flotas, y recurrieron al expediente de ocupar las tierras donde se producía el *palo de tinte,* en la región del río Belice, en Honduras. Este fue el origen de un largo contencioso entre España e Inglaterra, culminado en el siglo XX con el nacimiento de una *nacioncilla,* pese a la protesta de Guatemala, que considera ese territorio como perteneciente a su soberanía.

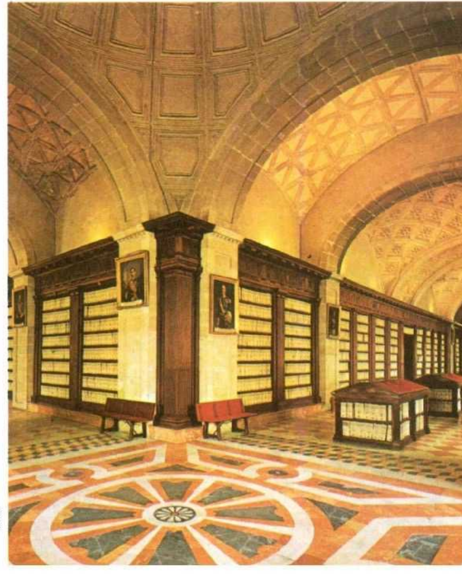
A todos estos productos indianos hay que añadir los orientales, que traían de regreso las flotas de la Nueva España, producto de lo que llevaba hasta Acapulco el galeón de Manila o *nao de la China,* llamado así porque la mayoría de la manufacturas eran de origen chino, sin que faltaran tampoco las procedentes de Indonesia y tierras limítrofes. Estas mercaderías iban también a ser muy buscadas por los que asaltaban la navegación española en el Atlántico, e incluso antes de entrar en él, en el mar de las Antillas. Consistían en perlas, sedas, marfiles, porcelanas, muebles enconchados o lacados, objetos de concha, coral o jade y especias. La *nao de Acapulco* llevaba a Filipinas los productos llegados de España o los que ya había en México, además del *situado* o dinero, para pago de funcionarios.

Pero lo más atractivo o codiciado de los cargamentos indianos eran las remesas de oro y plata. Hay la leyenda de que la colonia española esquilmó durante tres siglos las tierras americanas, sacando de ellas el producto argentífero o áureo de su subsuelo, y se pone siempre como ejemplo el botín de Tenochtitlan y los de Cajamarca y Cuzco, que realmente eran la cosecha en metales preciosos hecha por aztecas e incas, producto de sus conquistas y acumulada en las sedes de sus imperios. Hasta los estudios de Hamilton *(American Treasure and price revolution in Spain, 1501-1650,* 1934) no se tuvo un conocimiento exacto sobre en qué consistió, en los siglos de los Austrias, la *saca* metálica de las Indias. Los estudios de la doctora Rodríguez Vicente han aclarado cómo gran parte de las extracciones de metales preciosos en las Indias se gastaban en ellas mismas para pagar los grandes gastos de la Administración, sueldos de funcionarios, desde los virreyes hasta los alguaciles, pasando por los oidores de la Audiencia, capitán general, soldados y empleados de las oficinas. Añadamos a ello los gastos de guerra, armadas contra piratas, obras públicas tanto civiles como militares y eclesiásticas, instrucción pública, hospitales, universidades, beneficiencia y un largo etcétera.

En otras palabras, que el oro *sacado* de las minas no fue todo *sacado* de las Indias, donde ha quedado formando el patrimonio artístico y monumental de las nuevas naciones, así como turístico. Millares de visitantes se asombran ante las fortificaciones del *Morro* de San Juan de Puerto Rico o de La Habana, de *La Cabaña* en Cuba, de San Felipe de Omoa en Guatemala y de *Las Bóvedas* en Panamá, o con la impresionante imagen de los bastiones, murallas y baluartes de San Felipe de Barajas, en Cartagena de Indias, o el Real Felipe del Callao peruano. Por no mencionar los centenares de conventos, catedrales, universidades y palacios de gobierno, que son hoy sede de las presidencias de las repúblicas de México y Lima, por citar sólo las más importantes.

Los *Registros de oro, plata y mercaderías para su Majestad y particulares* y los *Libros de Cuenta y Razón y Cargo y Data* de la *Casa de Contratación* sirvieron al citado Hamilton para valorar lo que se envió a España desde 1501 a 1650, es decir, en siglo y medio. Este estudio ha permitido componer el cuadro que está en el cuadernillo de textos. En él figura por grupos de décadas, valorado en gramos, lo que se envió a España en oro y plata en este período.

Vista del vestíbulo alto del Archivo de Indias de Sevilla, el más importante centro de documentación de la historia americana



Galería de la planta alta del Archivo de Indias

Aunque las exploraciones submarinas de nuestro tiempo han puesto de manifiesto los barcos hundidos que hay, especialmente en el área más cercana a las costas atlánticas de América, ya sea por zozobra o por obra de los enemigos, lo cierto es que de las remesas oficiales pocas cayeron en manos de corsarios o piratas, sabiéndose de la de 1628 —por los holandeses— y la de 1656 —por los ingleses.

Los obstáculos del comercio

Este comercio de las Indias, en el *período sevillano* (1503-1717) tuvo una serie de dificultades, de obstáculos, que impidieron su normal funcionamiento en mil ocasiones, originando pérdidas, filtraciones y en ocasiones obligando a subir los precios, por el peso de los impuestos. Mirando en globo las dificultades, éstas fueron producidas por cuatro motivos: Los errores de organización, el *odio,* los *delitos* y la *codicia.* Analicemos brevemente cómo actuó cada una de estas causas.

Los *errores* de organización en parte los hemos mencionado, sobresaliendo el de las rutas de comunicación entre la metrópoli y el cono sur de Sudamérica. Este es el primero y el más grande, pero los impuestos fueron el segundo, especialmente el de la *avería,* pudiéndose citar como ejemplo los años 1653 y 1655, en los que el importe del impuesto llegó a gravar la mercancía —sobre todo los metales preciosos— en ¡un 90 por 100!

El odio o enemistad, por no usar una sola palabra, es el producido por las agresiones sufridas por causas de las guerras mantenidas por España, a las que ya hemos hecho referencia. No sólo se dañaba el comercio de tránsito por los mares, sino la riqueza de las ciudades, muchas de las cuales fueron saqueadas por los enemigos del momento, especialmente ingleses, como hizo Francis Drake, que también lo había hecho con Cádiz, de donde salían las flotas para las Indias.

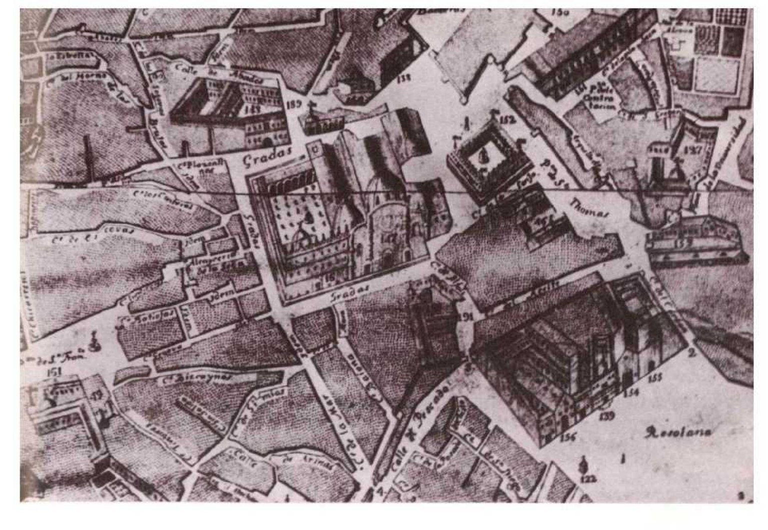
El *delito* fue algo más continuado y una verdadera gangrena para los ingresos reales del comercio oficializado e intervenido por la *Casa de Contratación* y regulado por ordenanzas y leyes. El error ya considerado de privar a Buenos Aires de ser la entrada del cono sur, con la facilidad penetrativa de los grandes ríos, fue la causa de que floreciera el contrabando, incluso cuando el sistema de los *barcos de registro* del final de este período de los Austrias permitió una comunicación por el Atlántico sur. También en esta zona el contrabando se introducía por la imprecisa frontera con el Brasil. Este comercio clandestino —aunque a veces se hacía a la vista de todos— estuvo muchas veces protegido —o sea, ignorado oficialmente— por las autoridades locales, generalmente no por corrupción —aunque también la hubo— sino para que pudiesen ser atendidas las necesidades de la población. El tráfico negrero, que nunca realizó España —aunque sí utilizó a los extranjeros que aprovisionaban de *ébano* a las colonias españolas— fue también un cobijo para el contrabando, pues estos barcos no sólo llevaban esclavos, sino mercancías escondidas.

La *codicia* fue la agresión más persistente. Actuó el afán de apoderarse del oro, la plata y las mercancías orientales, muy escasas en Europa, ya que hasta el siglo XVIII no se organizan las compañías inglesas y francesas de las Indias Orientales. Ello motivó la organización de agrupaciones ilegales de piratas, que en los períodos de guerra hostilizaban a los barcos españoles bajo bandera inglesa u holandesa, como si fueran corsarios. Pero, tanto en la acción pirata como en la corsaria, el provecho de las *presas* era para el que las había capturado. Poco a poco se fueron estableciendo en bases americanas, especialmente de las Antillas, como la famosa Tortuga, centro de los *bucaneros,* así llamados por el *bucán* o carne de res ahumada que les servía de alimento.

Aparecieron los *filibusteros* —castellanización de las palabras *Fly-boat, barco-mosca*— que se acercaban al abordaje de naves de alto bordo, cuyos cañones no podían alcanzarlos cuando se aproximaban tanto. Aparecieron los *Hermanos de la Costa* y otras muy diversas modalidades. Hubo piratas que fueron verdaderos empresarios armadores, cuyos tesoros aún buscan en las islas del Caribe los que imaginan que los piratas siempre los escondían. A veces se menciona como pirata a Walter Raleigh, pero hemos de hacer justicia diciendo que fue un infractor de la soberanía española, un explorador al que debemos muchas informaciones sobre la Guiana —como él llamó a la costa norte de Sudamérica—, en la que incluía a Venezuela.

Las Indias y Sevilla

Casi todo lo que va escrito se ha referido a Sevilla y las Indias, o dicho en otras palabras, todo lo que el comercio de las Indias debe a Sevilla, ciudad con condiciones pre-



Detalle del plano de Sevilla de Pablo de Olavide con la ubicación del futuro Archivo de Indias, 1771

vias de importancia urbana para que se pudiera establecer en ella la *Casa de Contratación* y todo lo relativo al tráfico, incluso no comercial, pero sí marítimo, con América. Sevilla, arropada en el curso interior del gran río Guadalquivir, al abrigo de los ataques costeros, lo había dado todo a las Indias, enviando a ellas, cuando aún no había granado la colonización, los elementos de supervivencia imprescindibles —ya vistos en páginas anteriores— para herrar los caballos o arar las tierras, así como para poder decir misa y hornear pan de trigo. Veamos, aunque sea someramente, qué es lo que Sevilla salió ganando con el comercio indiano.

No puede cabernos la menor duda de que Sevilla deja una hondísima huella en la América española, no sólo por la influencia de su arte y costumbres, sino por los millares de sevillanos que a las Indias pasaron y que figuran en los estudios hechos por Boyd Bowman y en los *Registros de Pasajeros a Indias*, publicados por Bermúdez Plata y el Consejo de Investigaciones Científicas. Sevilla llevó incluso su acento a los criollos españoles nacidos en Indias. A cambio las Indias dieron a Sevilla un esplendor del que se hacen lenguas todos los viajeros.

Morales Padrón recoge *(op. cit.* págs. 157-159) una serie de testimonios de viajeros en los siglos XVI y XVII, que son el mejor documento para ver a través de sus impresiones, de su mirada, el aspecto de Sevilla en esos tiempos. Jacobo Sobieski, que no dudamos que era polaco, dice de Sevilla que es

... célebre ciudad de España y capital de Andalucía, muy comercial, rica, poblada, con numerosas calles, edificios bajos por causa de los grandes calores y de un piso como los de los turcos. Tiene un puerto lleno siempre de un sinnúmero de barcos, navíos de guerra y de comercio; un río baña sus murallas y aunque parece pequeño y poco ancho, es tan profundo que pueden pasarle sin inconvenientes los más grandes navíos y galeones.

El francés Jouvin, también del XVII, afirma que

Sevilla es la más rica y mayor ciudad de España, si exceptuamos Madrid, situada a orillas del Guadalquivir, en medio de una gran llanura, la más fértil del reino de Andalucía, del que es la capital... (con) un hermoso río, que la hace como un famoso puerto de mar, pues-

to que llegan allí barcos de todas las partes del mundo.

El párrafo del flamenco Abraham Ortelio es también muy elogioso para Sevilla, de la que dice que es

... la más linda de todas las ciudades de España y la más adornada de edificios, así sagrados como profanos, no tiene ni pareja en todo el orbe de la tierra, cuanto al traje de sus vecinos y cuanto al resplandor particular y nobleza que tiene natural.

Florecen en ella mucho la piedad, el estudio de las buenas artes y ejercicios de caballeros. Es tan abundante de riqueza cuanto ningún reino ni imperio nunca lo fue, por muy excelente que lo haya sido, si no fuera por ventura sólo el imperio romano.

Porque ella, como la más rica de todas las ciudades de Europa, las riquezas que recibe sin cuento, y nunca antes oídas, de otro orbe, que ella primero descubrió, derrama y distribuye liberalmente por todo el orbe cristiano, y aún los bárbaros que habitan el interior de Asia y Africa abundantemente enriquece.

Quizá este párrafo es el que más cosas nos dice, en tan pocas líneas. Claramente afirma que el esplendor sevillano se debe a las riquezas que le vienen de las Indias —*otro orbe*—, que la exploración de este otro orbe fue obra suya y, finalmente, que no sólo enriquece a España y a Europa, sino hasta a los asiáticos y africanos. Recordemos la anécdota de aquel enriquecido minero que, procedente de Potosí, al llegar a Sevilla siguió viaje para Turquía, de donde era natural, aunque nadie hasta ese momento lo había sabido. O el dicho corriente entre los genoveses, que dice que *el oro se cría en las Indias, pasa por Sevilla y muere en Génova,* aludiendo a la llamada allí *Vía áurea,* donde estaban los palacios de las grandes familias banqueras, en cuyos sótanos se atesoraban los doblones y ducados españoles.

Sevilla crece, se amplía, respira el aire de la vega, sobre la que se va extendiendo, por obra del milagro del tráfico indiano. Domínguez Ortiz ha hecho estudios de historia demográfica y, fijado que a fines del siglo XV tenía unos 15.000 habitantes. A mediados del XVI éstos llegan a ser 100.000, y en el padrón de 1588, contando la población morisca, se puede calcular que había llegado a los 130.000. Pero como se trata de un padrón o censo, no cuenta a la población flotante de extranjeros, de los que llevan mercaderías, van a las ferias, o esperan embarcarse, pero que —como es lógico— habían de tener albergue, lo que exige habitación, edificios para que posaran.

No había de faltar en una ciudad cosmopolita el vicio y la picaresca, de que también hablan los viajeros, pero esto no impresiona tanto como la elegancia. El ya citado Morgado se hace lenguas de la apostura de las sevillanas, diciendo que

Usan vestidos redondos, précianse de andar muy derechas y menudo el paso, y así las hace el buen donaire y gallardía conocidas por todo el reino, en especial por la gracia con que se lozanean y se tapan los rostros con los mantos y mirar de un ojo, y en especial se precian de muy olorosas, de mucha limpieza y de toda pulicia.

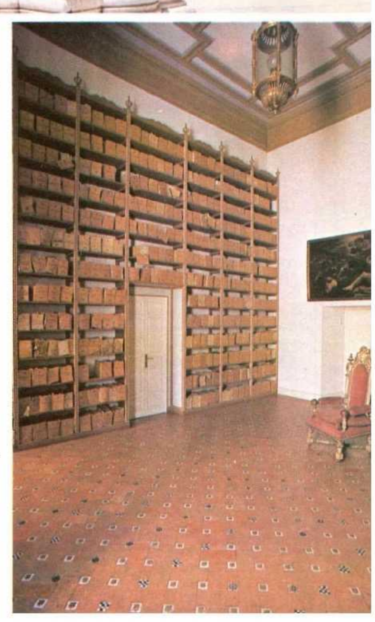
Todo este tráfago de mercaderes, logreros, altos funcionarios permanentes, o que pasaban a Indias, enriquecieron a la ciudad, que comienza a embellecerse como sus mujeres, apareciendo artísticos edificios, como el que hoy alberga el Archivo de Indias, realizado por Alonso de Herrera, el mismo arquitecto de El Escorial, pero sin la tiranía austera de Felipe II, en 1580. Otros eran la Casa de Pilatos, el Hospital de la Sangre y —hoy símbolo de Sevilla— la creación de la famosísima Giralda, conseguida con el añadido de varios cuerpos —aún se haría más en el siglo XVIII— a la primitiva torre mayor. Sin dañar la totalidad de la arquitectura almohade del Patio de los Naranjos, la catedral fue creciendo al par de la ciudad, convirtiéndose en una de las mayores del mundo. Se levantaron las Salas Capitulares, se amplió el viejo alcázar morisco adaptado por Alfonso X para albergue real, donde holgaron todos los monarcas, hasta los Católicos Reyes.

Crece al mismo tiempo el pequeño burgo de Triana —aquel que neutralizó en el siglo XIII Ramón Bonifaz con sus naves cantábricas— que llegó a tener 60.000 habitantes, especialmente nutrido de gentes que construían barcos: carpinteros de ribera —que construían las cuadernas de los barcos—, calafates, que impedían que las aguas penetraran en los alarifes y gentes de mar, en espera de enrolarse.

Terminemos, en loa a Sevilla, con los versos de Alonso de Ercilla, el autor de *La Araucana:*

Mira a Sevilla, ves la realeza
de templos, edificios y moradas,
el concurso de gente y la grandeza
del trato de las Indias aportadas,
que de oro, plata, perlas y riquezas
dos flotas en un año entran cargadas,
y salen otras dos de mercancía
con gente, munición y artillería.

Patio de la Casa de Pilatos (arriba). *Sala con depósito de documentos del archivo de la Casa de Medinaceli* (derecha)



Bibliografía

Bitar, M., *Economistas españoles del siglo XVIII: sus ideas sobre la libertad de comercio con Indias*, Madrid, Cultura Hispánica, 1968. Chaunu, P., *La expansión europea, siglos XIII-XV*, Barcelona, Labor, 1972. Id., *Conquista y explotación de los nuevos mundos, siglo XVI*, Barcelona, Labor, 1973. Id., *Sevilla et l'Amerique, XVI-XVII siècles*, París, Flammarion, 1977. Fontana, J. (ed.), *Comercio y colonización*, en *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid, Alianza, 1982. García Fuentes, L., *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Diputación Provincial, 1980. Lorenzo, E., *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, Diputación Provincial, 1979-80. Morales, F., *Historia del descubrimiento y conquista de América*, Madrid, Editora Nacional, 1981. Parry, J. H., *El Imperio español de Ultramar*, Madrid, Aguilar, 1970. Pérez de Tudela, J., *Las armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización*, Madrid, CSIC, 1956. Ramos, D., *Audacia, negocio y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, Valladolid, Casa-Museo de Colón, 1981.